16e Année — N° 749

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

25 Janvier 1913

VIE AU GRAND AIR

LES VAINQUEURS DES SIX JOURS

Goullet (à gauche) et Fogler (à droite) s'assurèrent la victoire 4.467 kilm. 580 furent couverts dans les 144 heures, battant tous les records du monde (Bicyclettes Peugeot).

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MONTE-CARLO

MONTE-CARLO

OUVERT TOUTE L'ANNÉE

Le Casino, superbement réédifié au milieu de jardins féeriques et dans un site admirable, offre toutes les attractions.

SAISON THÉATRALE

DU 15 NOVEMBRE AU 15 MAI

Opérettes & Comédies & Ballets

GRANDS OPÉRAS

Sous le haut patronage de S. A. S. le prince Albert de Monaco.

Concerts classiques de Musique ancienne et moderne

Palais des Beaux-Arts
Exposition internationale de Peinture et Sculpture.

Courses de chevaux sur l'hippodrome du Var.
Tir aux Pigeons & Lawn-Tennis. & Courses de Canots automobiles et d'Hydroaéroplanes.
Golf & Tournoi d'épée, etc., etc.

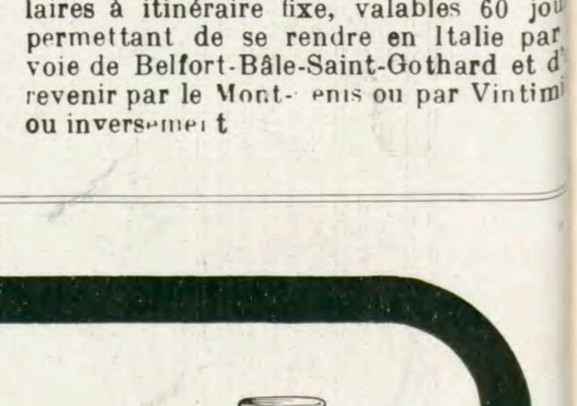
DRÊCHES DE CAROUBES SÉCHÉ
à **10** fr. **50** les 100 kilos (*logées départ*)
ALIMENTS DE PREMIER ORDRE
pour Chevaux, Bœufs, Moutons, Porcs, Volai

CAROUBES BROYÉES - GRAINES de CAROU

PULPES de BETTERAVES SÉCHÉ
extra blanches, qualité exceptionnelle
PROPRE A L'ALIMENTATION DE TOUT BÉTA
12 francs les 100 kilos (*logées départ*)

S'adresser : A la DISTILLERIE DU MAGN
par AIGREFEUILLE-D'AUNIS (Charente-Inférieure)

VOITURES DE PROMENADE
pour malades et blessés



DUPONT
10, rue Hautefeuille, PARIS (V.e)
TÉLÉPHONE 818-67
Catalogue franco

Officiers Ministériels

BOULOGNE-SUR-SEINE. Propriété à usag grainetier, 4, rue de l'Abreuvoir et 5, rue du Rev. br. : 5.000 francs. M. à p. : 50.000 fr. Adj.le à 1 h. Et. de Me LOYSEAU, not., 24 bis, bd de Strasb

CHEMINS DE FER DE L'EST

Voyages en Italie

La Compagnie des Chemins de fer l'Est a l'honneur d'informer MM. les Voy geurs qu'elle met à leur disposition dif rentes combinaisons de billets permettan de faire, dans des conditions très éco miques, des excursions variées en Italie.

1° Dans toutes les gares de son réseau d billets d'aller et retour ou circulaires int nationaux valables 60 jours au minimu et 120 jours au maximum, avec itinérai tracé au gré des voyageurs ;

2° A Paris, et dans toutes les ga comprises sur le parcours, des billets circ laires à itinéraire fixe, valables 60 jou permettant de se rendre en Italie par voie de Belfort-Bâle-Saint-Gothard et d revenir par le Mont-Cenis ou par Vintimi ou inversement

"La Françoise"

Grande Liqueur de Cognac

Créée à la Cour de François 1er

"La Françoise"
Grande Liqueur de Cognac
Preparée en 1494 au Ch.au de Cognac par le Gd Echanson de François 1er et de la main de Valois
Societe de la Liqueur de Cognac La Françoise St Savinien-s-Charente près COGNAC

La Vie au Grand Air

N° 749 — 25 Janvier 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Elysées, Paris — Telephone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNES
Les abonnes benéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyee franco sur demande.

LUCIEN PETIT-BRETON EN FAMILLE PENDANT LES " SIX JOURS "

Le, grand champion Lucien Petit-Breton, qui se signala par une course extraordinaire d'entrain et de courage, accomplissant de multiples démarrages, prouvant qu'il était un très brillant sprinter et faisant ample moisson de primes, ne put terminer que cinquième dans la course de vitesse finale (Pneumatiques Continental). Tous les jours, sa femme et sa mignonne petite fille venaient le voir, et notre cliché le représente menant la vie de famille, au cours de sa fantastique randonnée.

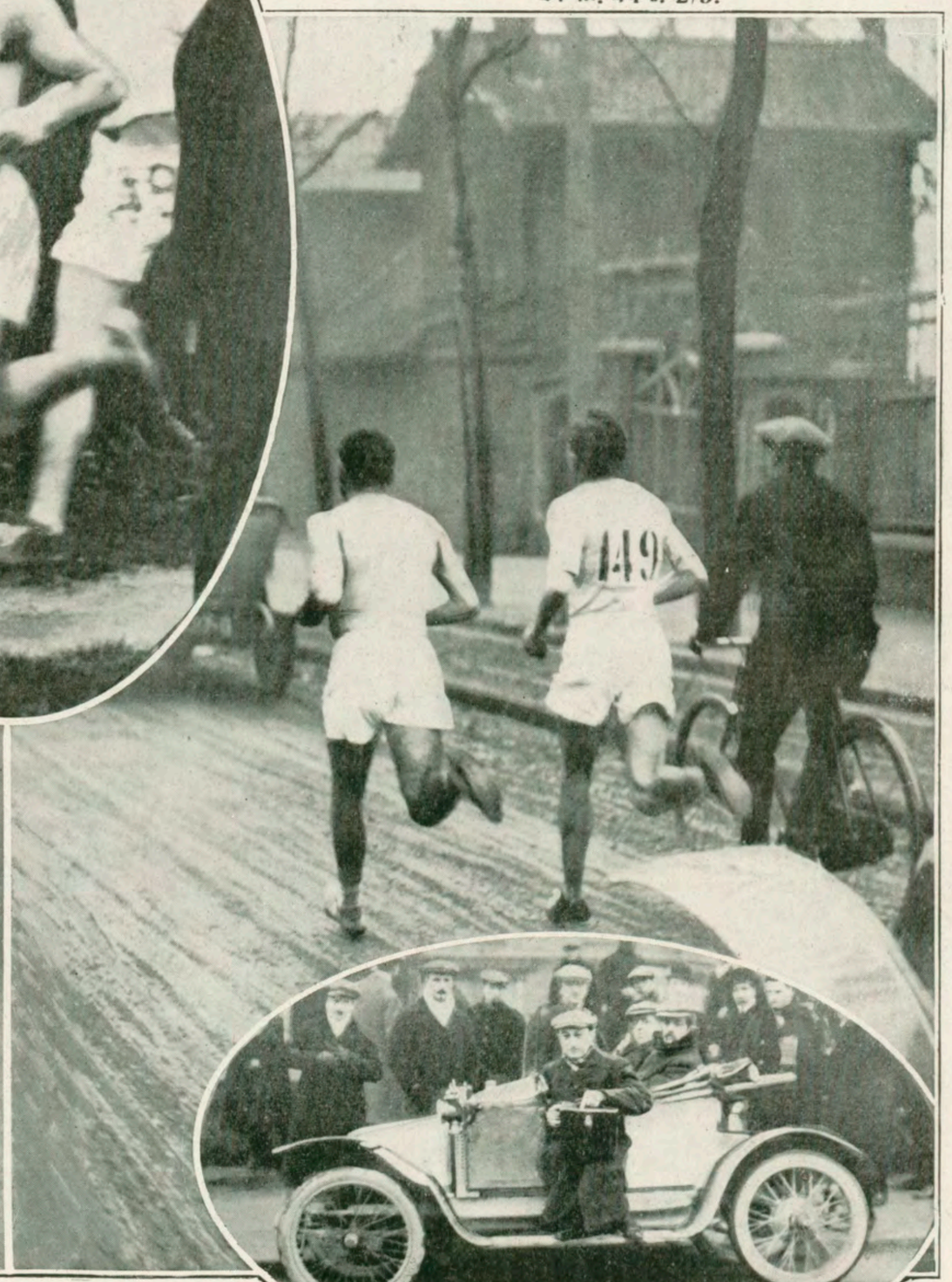
LE PRIX LEMONNIER

LA MONTÉE

Le classique Prix Lemonnier a été disputé de Versailles à la Croix-Catelan (12 kil. 800) dimanche dernier, par 250 coureurs.

DE PICARDIE

Jacques Keyser parvint à triompher du fameux Bouin par 15 mètres et à battre le record du parcours en 41 m. 44 s. 2/5.



APRÈS PICARDIE ET L'ARRIVÉE AU RACING

Après Picardie, Keyser, Bouin, Dumonteil et Lauvaux sont ensemble. Bientôt, seuls Keyser et Bouin lutteront. En médaillon, la voiture de M. Gaudermen, qui nous permit de suivre la course.

DE L'AVANTAGE QU'ONT NOS LECTEURS A S'ABONNER A LA « VIE AU GRAND AIR »

Nous attirons tout spécialement l'attention de nos lecteurs sur l'économie qu'on réalise en s'abonnant à la *Vie au Grand Air*, au lieu d'acheter cette revue au numéro. Outre l'agrément qu'on a de la recevoir régulièrement chez soi, on ne débourse que 24 francs, au lieu de 29 fr. 50, soit une économie de 5 fr. 50. Le compte est, d'ailleurs, facile à établir :

47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50.

De plus, chaque abonné a droit à *deux primes gratuites*, à choisir dans la liste spéciale envoyée franco sur demande ; il a droit également à une réduction de 2 francs sur l'abonnement à chacune de nos publications : *Je sais tout*, *Femina*, *Musica* et *Fermes et Châteaux*. Toutefois, pour bénéficier de ces faveurs, l'abonné devra toujours présenter, pour chaque abonnement ou réabonnement nouveau, la quittance d'un abonnement *non périmé*, à plein tarif, et s'abonner directement, sans intermédiaires.

Prospectus spécial sur demande.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

LE GRAND COMBAT

J'ai lu hier :

« *Grand combat de boxe, au* finish, *pour le titre de Président de la République, une bourse de 1.700.000 dollars (8.400.000 francs), tout au gagnant, rien au perdant, et la ceinture d'honneur (de la Légion).*

« *A la suite de matches préliminaires, Deschanel dit « Gentleman Deschanel », Antonin Dubost le Luxembourgeois, et Knock-out Ribot avaient été éliminés : le premier, d'un coup à la mâchoire, les autres, peu entraînés, dès le premier round.*

« *Restaient en ligne R. Poing-Carré, l'espoir meusien et Cyclone Pams.*

« *Le gong résonne dans la salle pleine du public habituel de ces sortes de rencontres : gens de théâtre, gens de bourse, mondaines et demi-mondaines à la recherche d'émotions, journalistes, photographes, gens de police... Beaucoup de billets de faveur.*

« *Le combat commence après que l'arbitre Dubost a lu les conditions de la rencontre. Poing-Carré, soigné par Briand et Millerand, entre le premier dans le ring. Culotte du vert académique, ceinture tricolore. Cyclone Pams a la même ceinture, avec culotte rouge vif. Il est soigné par Clemenceau et Combes, qui installent une petite cuisine dans leur coin. Briand a une fiole mystérieuse qu'il agite de temps en temps.*

« *Joli jeu, un peu monotone, par l'emploi presque exclusif du gauche. Pendant les trois premiers rounds, on ne peut noter un seul coup du droit. Pams, manquant un peu de force dans la droite, ne se servira que du gauche dans tout le combat.*

« 1er round : *Léger avantage à Poing-Carré qui prend l'avance aux points. Clemenceau encourage son homme et essaie d'intimider l'adversaire. Briand sourit mystérieusement : «Œdipe devant le swinge » murmure Tristan Bernard, qui parle l'Anglais comme dans sa pièce.*

« 2e round : *Suite de corps à corps violents dans lesquels Pams a un léger avantage. L'arbitre laisse tout faire. Il est cependant visible que Pams, dont la droite est littéralement absente, se fatigue. Clemenceau lui demande à haute voix s'il veut continuer, ou s'il faut jeter l'éponge.*

« 3e round : *Corps à corps de plus en plus violents. Quelques coups, vraiment un peu bas, et manifestement irréguliers. L'arbitre n'arrête rien. Pams augmente son avance aux points, mais il retourne à son coin, fatigué. Poing-Carré est frais mais nerveux. Briand lui fait boire de la petite fiole. Pams ne voit plus très clair. Il a l'œil bouché à droite. Soudain, au milieu d'effroyables clameurs, le manager de Pams, Clemenceau, escalade le ring, se dirige vers Poing-Carré et, au mépris de tous les usages, l'interpelle directement, et lui demande de se retirer. On déclarera le combat sans décision, bien que Pams ait gagné aux points. L'arbitre déclare que tout cela ne le regarde plus. Le combat continue.*

« 4e round : « *Abats-le d'abord du gauche, rien que du gauche, crie Briand à son homme, et ne te sers de la droite que pour le finir, s'il en est besoin.* » *Le combat reprend, acharné. D'un terrible crochet du gauche à la mâchoire, Poing-Carré abat Cyclone Pams. Il double d'un très léger coup du droit au cœur. Pams, qui s'accroche met un genou en terre. L'arbitre compte les secondes. Cinq secondes avant le terme fatal, arrive la fin de la reprise qui sauve l'infortuné du* knock-out.

« 5e round : *Il est visible que Cyclone Pams est fini. Il combat pour l'honneur. Clemenceau, qui s'y connaît, remet son chapeau, et s'en va. Il a soigné les deux derniers champions, il ne veut pas voir son homme à terre.*

« *Un coup formidable du gauche à la tempe et Pams tombe pour ne plus se relever, non sans que Poing-Carré ne le cueille au passage d'un swing vigoureux, cette fois de la droite, encore un peu lent.*

« *La salle hurle, debout : quelques connaisseurs prétendent que le second coup est superflu. Le premier eut suffi. Le public des populaires n'en demande pas si long. Il envahit le ring, et porte en triomphe Poing-Carré que Pams, enfin revenu à lui, félicite sportivement de sa victoire.* »

Tout de même, voilà qui nous change un peu de cette sale politique!

WHIPPER.

AVIATION

L'aviation militaire

Le péril est toujours menaçant.

Nous avons eu maintes fois l'occasion de dire ici toute notre admiration pour le colossal travail et la grande œuvre de M. Millerand, ancien ministre de la Guerre, et du général Hirschauer, inspecteur permanent de l'Aéronautique. Nous avons exposé leurs réformes, grâce auxquelles la cinquième arme connut une ère de prospérité, dont nous pouvions être fiers. Mais nous avons été également obligés de faire remarquer les difficultés que rencontraient les aviateurs militaires, lorsqu'ils devaient recourir au génie et aux bureaux.

M. LEBRUN
Qui a succédé à M Millerand

Le plan est tracé, l'organisation est établie, mais ce sont les rouages qui grincent encore, provoquent le découragement des pilotes et empêchent notre aviation militaire de donner le maximum de rendement que nos héros de l'air brûlent de lui faire rendre. Hélas ! si leur valeur et leur courage nous donnent confiance, l'inertie qu'ils rencontrent de la part de certains services, nous forcent à crier encore et toujours : « Casse-cou ! »

Et nous n'hésiterons pas à jeter ce cri d'alarme chaque fois qu'il sera nécessaire, afin d'attirer l'attention de la foule, qui a le droit d'exiger le bon fonctionnement de toutes nos armes et parce que nous croyons faire œuvre de patriotes, en essayant d'ouvrir les yeux des pouvoirs sur les actes qui menacent de faire péricliter notre aviation militaire. Le nouveau ministre de la Guerre continuera certainement, avec talent, l'œuvre si remarquable de M. Millerand mais il aura fort à faire pour triompher des mauvaises volontés qui entourent tout ce qui touche à notre flotte aérienne.

L'incurie n'a guère changé depuis les douloureux événements d'Etampes qui, le 13 décembre 1911, coûtèrent la vie au lieutenant Lantheaume. L'aéronautique a été séparée du génie et tout le monde a applaudi à cette décision. Malheureusement, si l'étiquette a changé, le contenu du flacon est toujours le même, et c'est le génie qui, sous le déguisement aéronautique, continue à mener l'aviation.

« Faites comprendre au public qu'on le bluffe, me disait récemment un officier de grande valeur, que l'aviation n'est pas organisée comme elle devrait l'être, que l'on tarit la bonne volonté des pilotes, que l'on n'a pas le dixième du rendement possible, que l'on ne prépare pas sérieusement la cinquième arme à la guerre.

On a dit qu'il y avait du découragement parmi nous. C'est vrai. Parce que de nombreux fumistes ont tout tiré à eux, sans se soucier de l'œuvre à accomplir, parce que l'on nous a livrés pieds et poings liés à la plus inqualifiée des armes, pour nous permettre d'arriver à des résultats.

Aviation ? Joujou pour les uns, tremplin pour les autres, engin de guerre pour personne, sauf dans l'imagination des gosses et des lecteurs de romans-feuilletons.

Et, cependant, il y a eu des élans superbes, des audaces stupéfiantes. Le bureau, le dogme, la tradition ont tué ce qui était nouveau, rapide, indépendant. Si l'on n'y porte promptement remède, l'aviation militaire française aura vécu !

Les efforts des chefs les plus remarquables ne peuvent triompher de l'incurie et de l'inertie des rouages : Chalais-Meudon, pétrifié depuis le ballon *le Fleurus*, Versailles, à qui Vauban semblait un esprit dangereusement novateur, tout le génie, enfin, ne sait rien, ne veut rien, ne peut rien ! Le génie, c'est le bourgeois militaire, M. Lebureau, doublé d'un professeur qui ne veut pas apprendre, et tandis que les uns sont au feu, que les autres vivent dans un danger permanent, lui raille et se moque.

C'est de lui d'où vient tout le mal, de lui seulement. Tant qu'il aura la haute main sur la cinquième arme, la cinquième arme végétera lamentablement, ne disposant d'aucun moyen d'action. Les hommes de valeur, peu à peu écœurés, l'abandonneront, car ils s'aperçoivent chacun leur tour que les bureaux et Chalais-Meudon, sont le cimetière le plus sûr pour toutes leurs demandes, pour leurs supplications et leurs rapports. L'aviation gêne ces esprits rétrogrades.

Nous ne voulons pas dire que le génie soit ignorant, mais, comme le déclarait le général Cherfils, « il enlise l'aviation dans le béton de forteresse. »

L'esprit génie s'est formé dans la construction et la fortification qui se font sur place, il n'a pas l'habitude de la vitesse. Il n'a pu tenir la vitesse du dirigeable, se laissant distancer par l'Allemagne. Il est désemparé par le 100 à l'heure !

L'esprit fantassin s'est formé dans la conduite des troupes faisant de 4 à 8 kilomètres à l'heure.

L'esprit artilleur et l'esprit cavalier ont manié des vitesses beaucoup plus considérables.

L'esprit aviateur renchérit encore et sa vitesse passe à plus de 100 à l'heure. Il ne connaît pas d'obstacles. Donnez-lui le moins possible de paperasseries, réduisez pour lui la sévérité de l'intendance, simplifiez les formalités, mais, pour l'amour de Dieu, répondez à ses demandes, ne restez pas sourds à ses appels.

Pour que le jour de la mobilisation la cinquième arme puisse donner ce qu'on attend d'elle, il est indispensable de la livrer aux seuls aviateurs et d'éliminer tous ceux qui peuvent lui nuire et entraver sa marche vers le succès.

Dans tous les centres français, c'est le marasme, le découragement. Faites une enquête sur tous les aérodromes militaires et vous serez convaincus. Ce n'est pas parce que tel ou tel officier fait de temps à autre un raid remarquable, que vous devez avoir confiance et vous dire, très satisfaits : « Eh bien ! ça marche, ça marche ! »

Non, ça ne marche pas, tout au contraire et, si l'état de choses actuel continue, nous allons vers la ruine de notre si glorieuse cinquième arme. »

Prenons un exemple : d'après le récit des vols effectués ces temps derniers aux colonies en général, au Maroc en particulier, vous pouvez concevoir les plus belles espérances.

Récapitulons :

Malgré la quatrième direction (génie) et la section d'Afrique, les ennemis jurés de l'aviation au ministère de la Guerre, les pilotes du Maroc ont réussi à faire d'aussi beaux raids qu'en France. Bravant les dangers, ils ont rendu des services auxquels le Résident a tenu à rendre hommage et ont assuré la liaison dans des cas excessivement difficiles, tels l'embarquement de deux avions sans emballage, la nuit du 20 décembre, le débarquement par la tempête, le lendemain, à Mogador, où la France a eu 40 tués, 60 blessés et 6 disparus aux mains de l'ennemi. Les 22 et 24 décembre, le lieutenant Do-Hu et le maréchal des logis Peretti évoluent au-dessus de la rade.

Le 26, le lieutenant van den Vaero se fait emmener par le maréchal des logis Feierstein, de Casablanca à Mogador (325 kilomètres en 3 heures), malgré les remous terribles à partir de Safi jusqu'à la fin. Le soir, ils accomplissent des reconnaissances sur la zone ennemie, sans coups de fusil, comme des informateurs alarmistes l'ont déclaré.

Le maréchal des logis Peretti accomplissait auparavant quatre reconnaissances sur la région des Zaërs, formant un total de 12 à 1.300 kilomètres au moment des opérations des colonnes Gueydon et Blondlat.

Et tout cela sans tentes, sans outils, sans aide de personne, dans un pays dépourvu de ressources, à proximité de l'ennemi.

Tous ces faits ne sont-ils pas admirables ? Ne devraient-ils pas engager Chalais-Meudon à donner à ces héros le moyen de continuer, alors qu'ils manquent de matériel ?

Or, il y a *dix mois* que des hélices, des obturateurs, des autos, des rechanges de toutes sortes ont été demandés par les aviateurs du Maroc. *Ils n'ont*

jamais rien reçu. Noyés par le papier, ils sont obligés de faire des tours de force pour se tirer d'affaire.

Et c'est ainsi qu'on fera péricliter notre cinquième arme coloniale : c'est ainsi que la section du Sénégal a échoué, que celle de Biskra ne peut pas donner ce qu'elle voudrait, que celle du Maroc ne fait pas ce qu'elle pourrait faire, si elle disposait des moyens qui lui sont refusés.

Nous espérons que le gouvernement, continuant l'œuvre de M. Millerand, donnera le moyen au général Hirschauer d'avoir une autonomie complète, afin qu'il puisse être le maître suprême et se faire écouter, sans se heurter continuellement à l'ignorance, l'inertie et la mauvaise volonté.

Nous en avons assez dit pour aujourd'hui. Nous ne voulons pas être trop pessimiste, mais nous sommes convaincus qu'un pays averti vaut mieux qu'un pays bluffé. Rappelons-nous toujours le cas des mitrailleuses de 1870!

JACQUES MORTANE.

AUTOMOBILE

Les alon de Bruxelles

Seconde édition de celui de Paris.

Sans avoir l'importance mondiale du Salon de Londres ou de Paris, le Salon automobile de Bruxelles marque une date chaque année. De même, *Mlle Beulemans* fut une pièce à succès, sans être la pièce de l'année.

La Belgique et avec elle la Hollande, qui n'a pas de Salon, et pour ainsi dire pas d'industrie automobile nationale, forment un groupe compact de population de 12 millions et demi d'habitants, et en y joignant une certaine partie du Nord de la France et de la Province rhénane, nous trouverons là quinze ou dix-huit millions d'habitants, dont les agents peuvent prendre à Bruxelles le mot d'ordre, et le prennent en effet.

Certaines industries, comme celles des toiles de pneumatiques, des motocyclettes, et, plus récemment, de la carrosserie de luxe, sont devenues en Belgique de grands foyers d'exportation. La main-d'œuvre est encore bien moins chère chez nos voisins que chez nous ou qu'en Angleterre et en Allemagne et dans la plupart des fabrications où la main-d'œuvre est considérable, ce qui est le cas de quelques-unes que nous venons de citer; c'est un élément sur lequel les Belges peuvent s'appuyer.

Il a été d'ailleurs commis, et il se commet encore très souvent une erreur, en France, au sujet de la capacité d'achat de nos voisins.

L'année 1912 accuse, en effet, si l'on s'en tient aux chiffres bruts, une exportation française d'une valeur de 50 millions de francs, presque égale à celle de l'exportation en Angleterre. Pour un pays de 7 millions et demi d'habitants, ce chiffre d'achat, à une seule industrie étrangère, serait colossal. Il faut l'examiner d'un peu près. La Belgique possède une fuite, c'est le port d'Anvers dont les tarifs de fret sont si avantageux, qu'il y a intérêt, pour les automobiles françaises, à faire le voyage afin d'être expédiées à l'étranger, plutôt que de passer par un port français. Ce qui, entre parenthèses, donne une belle idée de la lamentable insuffisance de notre marine de commerce. C'est ainsi que la plupart des automobiles françaises expédiées en Amérique, en Russie, et même, ô comble ! un certain nombre de celles qui vont en Angleterre, dans le Nord, passent par Anvers, et non par le Havre, ou par Dunkerque, Boulogne et Calais.

De combien de millions Anvers soulage-t-il ainsi la Belgique? c'est ce qu'on ne sait pas trop exactement. Il ne semble pas, toutefois, que la France vende plus de 15 à 20 millions de francs à nos voisins, et c'est déjà fort bien, dans un pays qui possède une industrie nationale bien outillée, et où d'ailleurs, les grosses fortunes sont rares, et la classe dirigeante très simple, assez économe, et vivant beaucoup à la campagne.

Néanmoins l'industrie automobile française, très aimée, et très cotée en Belgique, y trouve un excellent et sûr débouché. Quant à l'industrie belge, le Salon de Bruxelles est, pour elle, une véritable nécessité.

La Belgique tout entière n'est qu'à quelques heures de chemin de fer de Paris, et c'est le Salon de Paris, moins éloigné de la Belgique qu'il ne l'est de Londres, de Bordeaux, de Marseille, qui réglerait la vente de nos voisins s'il n'y avait le Salon belge où les marques nationales se défendent mieux et à moins de frais qu'à Paris.

Ces deux considérations suffisent à assurer le succès commercial du Salon de Bruxelles qui suit toujours le nôtre et qui clôture les Salons. C'est ce qui fait qu'on n'y voit pas grand chose de nouveau qu'on n'ait déjà vu à Londres ou à Paris, mais on le montre à de nouveaux visiteurs qui sont des clients.

GEORGES PRADE.

Poignée de nouvelles.

— Le Touring Club vient de faire une demande auprès du ministre des Travaux Publics, pour que les concessionnaires de tramways sur routes soient tenus de signaler à leurs frais tous les passages à niveau de leurs lignes.

— Le Royal Automobile-Club vient de s'entendre avec l'Automobile Association, la Motor Union et la Société des Fabricants de moteurs pour constituer une commission chargée d'étudier à fond la possibilité de substituer le benzol au pétrole pour la marche des moteurs à explosion

AVIATION

Les flottes aériennes (1)

L'effectif des différentes puissances.

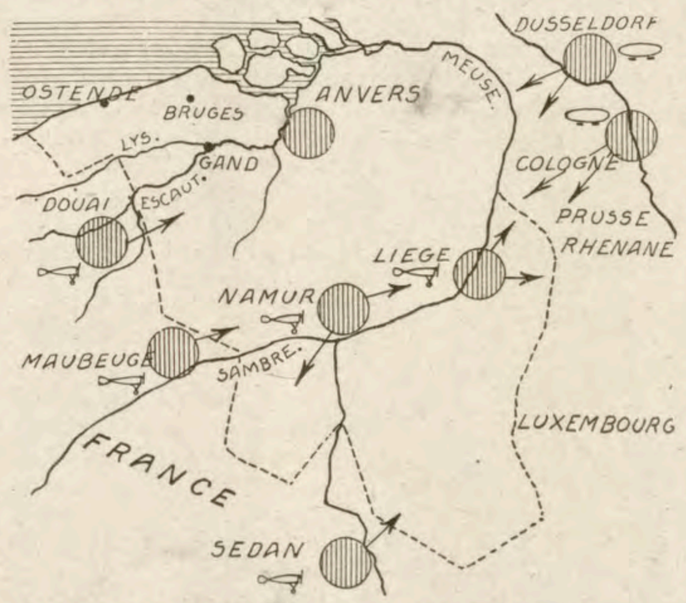
(*Suite*).

IV. — ETATS BALKANIQUES

L'AVIATION MILITAIRE EN GRÈCE, SERBIE, BULGARIE TURQUIE, EN DÉCEMBRE 1912.

La guerre des Balkans vient de mettre en valeur l'organisation des troupes serbes et bulgares, organisées dressées, armées à la française, tandis qu'elle démontrait l'inefficacité des méthodes et de l'armement allemand de l'armée turque.

En aéronautique, la leçon à tirer de la guerre est la même ; tandis que les alliés serbes, grecs, bulgares faisaient surtout appel aux appareils français, à nos méthodes et instructeurs français, les Turcs commandaient aux usines Harlau,



Les stations aériennes belges et celles qui les entourent

ou Otto, leurs appareils, faisaient venir leurs instructeurs d'Allemagne et demandaient aux pilotes allemands les leçons nécessaires pour mettre sur pied leur aéroplanes.

Avant le début des hostilités, la situation aéronautique des belligérants était la suivante.

Bulgarie, 20 aviateurs (officiers et volontaires)	7 biplans.	8 monoplans.
Serbie, 15 aviateurs (officiers-volontaires)	8 biplans.	6 monoplans.
Grèce, 6 aviateurs (officiers). . .	3 monoplans.	3 biplans.

En face de cette flottille aérienne, représentant une cinquantaine d'avions disséminés sur le théâtre des opérations, montés par des officiers et des volontaires, les Turcs ne pouvaient mettre en ligne que quelques appareils déjà usagés et attendaient l'envoi d'appareils neufs.

Le duel était inégal: il n'a même pas existé et les Turcs n'ont même pas pu se servir de leurs appareils, pris à Kirk-Kilisse dans leurs caisses.

Les aviateurs des Etats alliés ont au contraire montré assez d'allant, malgré une organisation défectueuse.

Autour d'Andrinople, les appareils ont évolué, reconnaissant les positions des Turcs du côté des Bulgares. Les vols des lieutenants Milkeff, Abramovicht et d'Effimoff ont été remarqués par leur hardiesse; en dépit des coups de fusils nombreux, des reconnaissances aériennes bulgares ont poussé au-dessus de la ligne de Tchataldja et poussé jusqu'à San Stefano et Constantinople.

Quant aux aviateurs grecs, ils ne sont pas resté en arrière et ont éclairé la marche du diadoque sur Salonique, fourni des renseignements précieux autour de Monastir, et puissamment aidé l'état-major hellénique, (reconnaissances des lieutenants Kamberos et Montoussis). Les Serbes opéraient dans une région montagneuse, beaucoup plus fermée que les plaines de Macédoine et de la Maritza, ont eu moins d'occasions favorables de se servir de leurs avions.

En résumé, les Etats Balkaniques ont mis sur pied dès le premier jour de la mobilisation une trentaine d'avions, chiffre qui avec les commandes incessantes, journalières, passées aux maisons françaises, s'est élevé à 50 environ.

Mais, si les avions et les pilotes étaient en nombre suffisant, il semble que l'organisation ait été des plus défectueuses : manque d'outillage, de rechanges, de mécaniciens etc. Cette absence d'organisation a certainement empêché l'aviation des alliés d'être plus mordante, et elle a montré à l'état-major Bulgare que si, par la volonté et l'argent on peut acheter des avions, il ne s'en suive pas que l'escadrille aérienne soit constituée.

Il faut largement organiser comme depuis des mois la France s'applique à le faire, pour ses flottilles d'avions.

Quant au *plus léger que l'air* il n'était représenté que du côté des Bulgares par deux ballons captifs, qui ont servi autour d'Andrinople.

V. — BELGIQUE

L'AVIATION MILITAIRE ET CIVILE EN BELGIQUE.

Si la Belgique est un des plus petits pays d'Europe, elle n'en tient pas moins son rang dans le monde aéronautique, sportif, militaire.

Dès la première heure, la nation belge accueillait avec enthousiasme l'aviation. Dès la première heure (1910), elle ouvrait la page des victimes avec Kinet, déjà célèbre sur les pistes de Champagne. Le voisinage amical de la France, l'absence de frontières naturelles, les vols de Paris à Bruxelles, de Douai, de Maubeuge en Belgique, ainsi que les commodités géographiques de la grande plaine flamande, si propice aux atterrissages, ont été pour beaucoup dans le développement de l'aviation belge.

Dès 1910, de nombreux aérodromes s'élevaient sur le territoire belge, près Bruxelles, d'Anvers, d'Ostende: un seul, à l'heure actuelle, mérite d'être retenu : c'est celui de *Saint-Joob int'Goor*, dans lequel se font les essais officiels.

Quant aux aviateurs belges, ils sont déjà connus depuis longtemps du public français. Les Tycke, les d'Hespel, les Lanser et Verschœve, ont déjà brillés sur nos aérodromes. Quant à Olieslægers et Fischer, nous les considérons presque comme Français!

L'Aéro-Club belge s'est mis à la tête de tout ce mouvement aéronautique. Grâce à lui, beaucoup d'épreuves sportives ont été courues et, tout dernièrement, il organisait le meeting d'hydro-aéroplanes de Tamise, qui permettait à l'industrie française de remporter un succès écrasant sur tous les autres appareils.

Sous cette poussée de l'opinion publique, l'aviation militaire devait facilement se développer. De plus, les Belges, sentant très bien que leur territoire, malgré sa neutralité, ne serait pas respecté, ont pris des précautions et ont voulu, en face des escadrilles françaises de Douai, Maubeuge et de la Meuse — et surtout des dirigeables allemands de Cologne, Dusseldorf et de la vallée du Rhin — constituer une cinquième arme belge.

Le centre aéronautique militaire est à *Brasschaert*, près d'Anvers, sous le commandement du lieutenant Mathieu.

Les officiers aviateurs belges, répartis en pilotes et observateurs, font leur éducation sportive, comprenant, comme en France, le brevet simple, le brevet supérieur, avec des raids. En dehors de ce centre d'instruction, les centres aéronautiques militaires proprement dits seraient constitués sur la ligne de la Meuse, à Namur et Liège, tenant la frontière allemande, vers Aix-la-Chapelle et Cologne, et le débouché moins redouté de la Meuse française ou de la Sambre.

Dès que ces escadrilles seront en place, nous pourrons compter que nos escadrilles de couverture de *Douai* et *Maubeuge*, auront devant elle le rideau des escadrilles venues de Namur et de Liège.

C'est en cela que le développement militaire de l'aviation belge nous intéresse et que nous ne pouvous qu'applaudir à sa formation.

(A suivre). MARC GOUVIEUX.

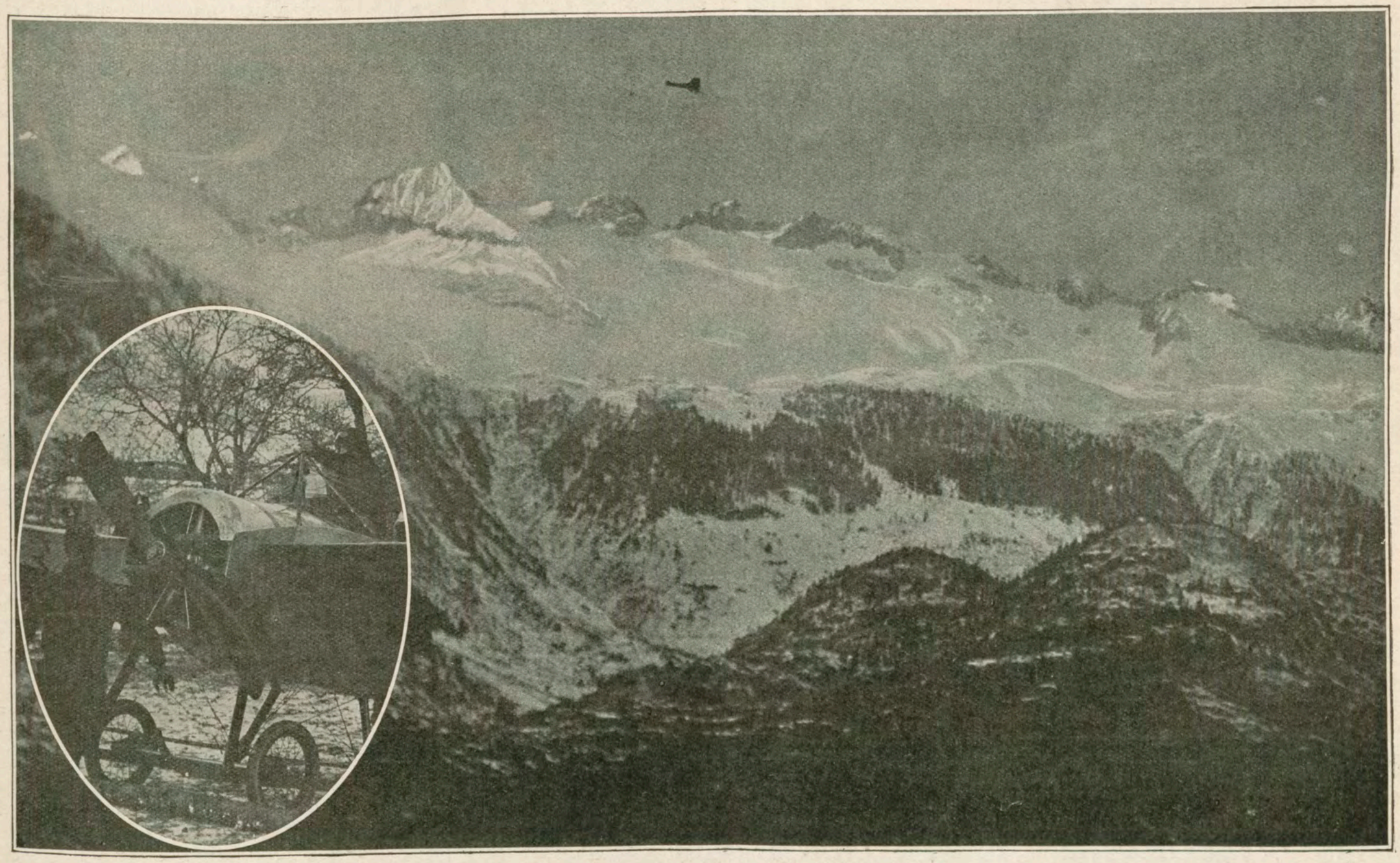
(1) Voir les N°s 746 747 et 748.

Poignée de nouvelles.

— Le lieutenant aviateur allemand Graetz se dispose à faire usage de l'aéroplane pour effectuer des voyages d'exploration en Nouvelle-Guinée. L'appareil sera construit en Allemagne. L'expédition quittera l'Europe en octobre pour une absence de deux ans.

— L'aviateur populaire Emmanuel Helen projette un grand raid : partant de Paris, il compte aller jusqu'à Casablanca, soit 2.800 kilomètres en trois étapes : Paris-Lyon-Montpellier - Perpignan : Perpignan - Barcelone - Tortosa-Valence-Alicante; Alicante-Malaga - Algésiras-Tanger et Casablanca.

BIELOVUCIC AU-DESSUS DES ALPES



EN PLANANT SUR LES CIMES NEIGEUSES

L'excellent aviateur Jean Bielovucic désire renouveler l'exploit fameux du regretté Géo Chavez son compatriote: la traversée des Alpes en aéroplane. Le mauvais temps de la saison hivernale l'oblige à une longue attente pour mettre son désir à exécution.

AU-DESSUS DU TERRAIN DE DÉPART

Bielovucic, que nous montrons au départ, en train de faire mettre son hélice en marche pour un vol d'essai, a accompli de très beaux vols d'entrainement en allant voler au-dessus de la blancheur immaculée des monts et des pics, malgré le vent traître qui le poussait sur les cimes.

FOOTBALL-RUGBY

Études techniques sur le Football [1]

Comment conduire une mêlée.

Si j'avais à composer une « meute » (pick up a pack), je choisirais 8 bons « scrummagers ». Je ne crois pas aux ailiers. Je parle d'une équipe nationale, il en irait autrement peut-être pour une équipe de club; mais, personnellement, je n'ai pas d'emploi pour un ailier avant.

Huit hommes bons et pas un paresseux : voilà qui me va. La première besogne de l'avant est le scrummage, et l'avant individuel ne peut bien jouer son rôle que si ses sept camarades le secondent vigoureusement. Il est donc essentiel que le scrummage soit bien constitué. A mon avis, la formule 3-2-3 doit présider à la mêlée (packing). J'ai essayé d'autres formules de « packing », je n'en ai pas trouvé pour la battre.

Quoi que se proposent les avants, il est nécessaire qu'ils aient la balle dans le scrummage. Dans une bonne équipe, il y a généralement un homme sur lequel on peut compter comme accrocheur (hooker). Cet homme-là doit se trouver toujours dans la ligne courte sur la ligne dehors, en sorte qu'il soit le premier à se courber dans le scrummage. Trois fois sur cinq, une « ligne dehors » se termine par un scrummage, c'est pourquoi l'accrocheur ne doit pas être dans la ligne longue, puisque celui qui s'y trouve est le dernier à atteindre le scrummage. Il est difficile de faire que ce soit ce même qui se baisse le premier à tout coup, car, d'ordinaire, l'homme placé au cœur du scrum, n'est pas honoré pour sa peine.

Si c'est vraiment un bon « hooker », le travail qu'il accomplit est d'immense importance, mais il n'a guère d'occasions de briller, comme les hommes qui sont les derniers en bas sur la limite du scrum: conséquemment, il n'est pas rare qu'un bel avant n'ait pas la part d'honneur qu'il mérite. Un homme grand ne peut pas « accrocher » aussi bien qu'un petit, et j'aimerais à voir les petits avants tout à fait sur le front. Les choses se passent ainsi tout naturellement, si les hommes grands sont sur la longue ligne, là où ils sont le plus utiles. Et pourtant, je ne crois pas que ce soit une bonne tactique de ralentir le jeu pour attendre des positions, j'aime à voir « le premier là, le premier en bas » (first'up, first down), car je crois déconcertant pour une équipe d'attendre que certains hommes gardent certaines positions tout le temps. Il est entendu que, quand c'est possible, l' « accrocheur » attitré doit se baisser le premier, voilà pourquoi j'aime à le voir dans la ligne courte; au demeurant, il n'est guère possible d'avoir des avants dans la même position pendant toute la durée d'un match.

En essayant d'avoir la balle, lorsqu'elle est jetée dans le scrummage par le demi, les deux avants du premier rang, les plus rapprochés du demi, doivent combiner leur travail. Il va de soi qu'aucun des deux ne peut lever la jambe avant que la balle ne soit dédans; mais si tôt qu'elle est dans le scrum, le pied « côté interne » de l'avant du dedans doit décrire son balancement circulaire et tirer la balle en arrière, et, simultanément, le pied côté externe de l'avant extérieur doit aussi décrire son cercle pour l'aider.

Un dégagement propre et prompt du ballon dépend pour beaucoup d une bonne mêlée. Certains avants se contentent de baisser la tête et de pousser sans savoir pourquoi. J'en ai vu qui fermaient les yeux pour pousser. Or, il ne sert de rien de pousser sans savoir où est la balle. Le but, c'est de la sortir, et pour la sortir, chaque homme doit la suivre des yeux. Après qu'elle a été accrochée, il n'est pas rare qu'elle reste suspendue dans les jambes de l'avant ; quelquefois elle est, d'un coup de pied arrière, envoyée dans la possession des avants adverses, et, c'est simplement parce qu'on ne la regarde pas. Si un homme se comporte bien en mêlée, il est forcé de voir la balle, à condition d'ouvrir les yeux. Il n'est là que pour cela, et s'il les ferme et pousse, il se montre un bien pauvre avant. La raison qui fait que la balle est souvent si longue à sortir, c'est que les hommes méconnaissent cette règle. Quand des équipes s'entraînent, elles devraient s'exercer au scrummage et à l'accrochage. Avec une équipe nationale, c'est difficile, sinon impossible ; mais aussi, on suppose que tout homme qui figure dans une équipe nationale est un joueur de premier ordre, possédant une connaissance complète du jeu. Quant à l'entraînement de club — qu'on pourrait appeler la fabrication des équipes — la pratique du scrummage devant faire l'objet d'un travail régulier, après que sa théorie en a été expliquée.

Bien qu'il soit de règle admise que les avants essaient de talonner la balle aux demis, pour permettre aux arrières de porter des attaques, on leur recommandera de varier leur jeu, et de mener eux-mêmes, directement, la danse en roulant et en dribblant. Quiconque mène la mêlée devra donner le mot-signal d'un roulage (wheel) à gauche ou à droite ; et dès que l'« accrocheur » (hooker) en a possession, la balle doit être retenue entre le second et le troisième rang des avants, et tout le « scrummage » tourne autour, comme sur un pivot. Quand la roue est complétée, les hommes du rang arrière seront maîtres du ballon et dégagés des avants adverses, et les hommes du second rang se trouveront projetés en cercles derrière eux. Aussitôt que dégagés, les hommes en possession doivent aller droit de l avant, serrant la balle de près, et les autres avants doivent suivre très près aussi pour, à leur tour, pousser la balle, si les meneurs, dans leur élan, la dépassaient. Règle générale, mot d'ordre est donné à la meute, avant la formation du scrum, de faire la roue (wheel) à gauche ou à droite. La plupart des équipes la font vers le côté ouvert, dans l'offensive, vers la ligne de touche, dans la défensive ; mais il n'est pas mauvais de varier sa tactique, et un capitaine s'inspirera beaucoup des aptitudes de ses avants, et de la force de la défense adverse, dans telle ou telle position. Pourtant la pratique commune de faire la roue (wheeling) vers la ligne de touche, dans la défense, a l'approbation de l'expérience, en ce qu'elle donne à l'adversaire moinsde chance de tirer parti

LE LONDON HOSPITAL BAT LE STADE FRANÇAIS (19 JANVIER)

de la balle, si un de vos coéquipiers, par un coup de pied trop violent, vient à lui en donner possession.

Pour ce qui est du « dribbling », j'estime que celui qui commence le mouvement, doit le poursuivre jusqu'à ce qu'il perde la balle, soit qu'il la dépasse, soit qu'un adversaire l'en désaisisse. Ses compagnons doivent s'appliquer à se maintenir derrière elle ; ils ne doivent pas intervenir, non, mais ils doivent être sur le qui-vive pour s'en emparer sitôt que le dribbler original en prend possession. J'ai foi dans un bon dribble en avant, poussé à fond, droit devant soi, en gardant la balle très rapprochée, avec les autres avants, tout près derrière, à droite et à gauche.

Quant à un dribbling raffiné, roublard, avec une balle de rugby, je ne crois pas que le jeu en vaille la chandelle, non plus que je ne croie beaucoup qu'il y ait profit dans des essais de dribbling combiné, par le moyen de passage du ballon, d'un homme à l'autre, la difficulté venant de ce que là où l'on essaie de cette tactique, il y a toujours danger que quelqu'un ne vienne de côté s'emparer de la balle.

Au total, mieux vaut pour l'homme sur la balle maintenir une course en avant aussi droite que les circonstances le permettent, en en gardant seul le contrôle, sans être gêné par les essais de quelqu'un d'autre pour la prendre, tant qu'il ne l'a pas perdue. Mais l'expérience enseignera aux joueurs d'une équipe combinée les points forts et les limites de ses divers membres, et un arrière ou un avant plus vite apprendra quand il sied de partir et de faire un drible et d'abandonner l'effort à l'homme en possession.

Sur la ligne extérieure, les hommes petits doivent se tenir dans la ligne courte, pour la raison déjà donnée, et les hommes grands dans la ligne longue, s'ils sont bons de leurs mains. Il vous faut, sur la ligne longue, un homme bon de ses mains, par la raison que s'il est nécessaire que tous les avants soient capables d'attraper la balle (non seulement quand elle est jetée de touche, mais encore lancée par le pied), il est d'une nécessité particulière que l'homme de la ligne longue soit capable de prendre la balle infailliblement, attendu que c'est de la ligne longue que partent principalement les attaques. Or, il est évident qu'un homme grand a un avantage pour saisir la balle; de fait, vous constaterez que les grands avants de chaque équipe se font vis à vis à la ligne longue.

Il existe une sorte de règle d'après laquelle une équipe jette à la ligne longue dans l'attaque et à la ligne courte dans la défense. Mais ici encore, cela dépend un peu du caractère et de la position des joueurs de chaque camp. Si un homme prend la balle à la ligne courte, le mieux qu'il ait à faire ordinairement, c'est de la laisser tomber promptement et de commencer un dribble, tandis que les hommes de chaque côté se disposent derrière lui en vue d'un dribble combiné. Parfois, en pareil cas, vous voyez des avants s'éparpiller à droite et à gauche, mais c'est une faute; ils doivent se concentrer derrière l'homme à la balle, sans laisser de trous par où les adversaires puissent la faire passer.

Pour parler clair, ce qu'un avant à la ligne extérieure puisse faire de mieux est de « tomber » (drop) la balle et de dribbler. Mais, occasionnellement, une chance s'offre au joueur de s'échapper tout seul en course, et dans ce cas les autres avants doivent suivre, prêts à joindre leur effort dans une manœuvre de passe. Pressés sur leur propre ligne, les avants qui reçoivent la balle ne doivent accepter aucun risque, mais tenter une pointe, car le gain, ne serait-ce que d'un mètre, est important dans ces occasions-là. Chaque avant à la ligne extérieure doit prendre un homme en défense quand ses adversaires jettent, et même, lorsque c'est son camp qui jette, un avant qui se trouve non couvert doit se souvenir qu'un adversaire quelque part est dans la même position, que la balle peut lui échoir et qu'il peut s'échapper. En sorte qu'au bout du compte, la meilleure maxime est « chacun son homme ». Dans l'attaque, un demi essaiera généralement de jeter à son avant de la longue ligne. Si celui-ci réussit à s'emparer de la balle, il peut soit la laisser choir et dribbler, soit essayer une fuite, ou passer à son trois-quarts en vue d'une attaque combinée.

Généralement, la dernière tactique s'avère la meilleure, tout en rendant le jeu plus ouvert et plus attrayant; mais tout avant doit être prêt à faire un emballage occasionnel. S'il se dégage et n'est pas sûr qu'un de sa suite soit en position de prendre une passe, il doit pousser aussi loin qu'il peut. Si un camarade avant ou arrière surgit, mieux placé que lui, celui-ci ne manquera d'appeler la passe; faute de cet appel, deux tactiques s'offrent au porteur : essayer de battre l'arrière en le déjouant ou en lui passant sur le corps, ou de « punter » en avant ou en travers — punt or ou à cross — (le punt à cross est souvent le plus effectif) dans l'espoir qu'il sera assez vite pour atteindre la balle lui-même ou, à son défaut, un de ses coéquipiers.

Les avants doivent toujours appuyer, non seulement leurs camarades avants, mais leurs arrières, tout prêts à prendre une passe. Un avant peut souvent voir le point exact où une attaque se développe et peut voir aussi où cette attaque se heurtera à la défense, et s'il file droit vers ce point, il se trouvera maintes fois en position de prendre une passe finale et de battre la défense. D'où, pour les avants, la nécessité d'être maîtres dans l'art de la passe et de savoir courir, et donner et recevoir une passe. De l'habileté d'un avant à donner ou à recevoir au bon moment une exacte passe, un match peut dépendre: cela s'est vu maintes fois. De même, un avant doit s'exercer à bien attraper la balle; si par dessus le marché il sait jouer du pied, c'est tant mieux encore, car il arrive parfois que l'aspect de toute une partie est changé, la victoire conquise, la défaite évitée par l'avant qui sait attraper proprement et donner un bon coup de pied au moment critique.

J'espère qu'en lisant entre les lignes, on découvrira quelques indications sur le rôle du chef. Mais je termine sur l'expression de cet avis : si vous avez une bonne meute d'avants, ils n'ont pas besoin d'être menés; si vous en avez une mauvaise, vous ne pouvez pas les mener.

DIBBLE,
Capitaine et avant anglais.

(1) Voir les numéros 745, 746 et 747.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris.

LES SIX JOURS DE PARIS

UNE GÉNÉREUSE ARTISTE

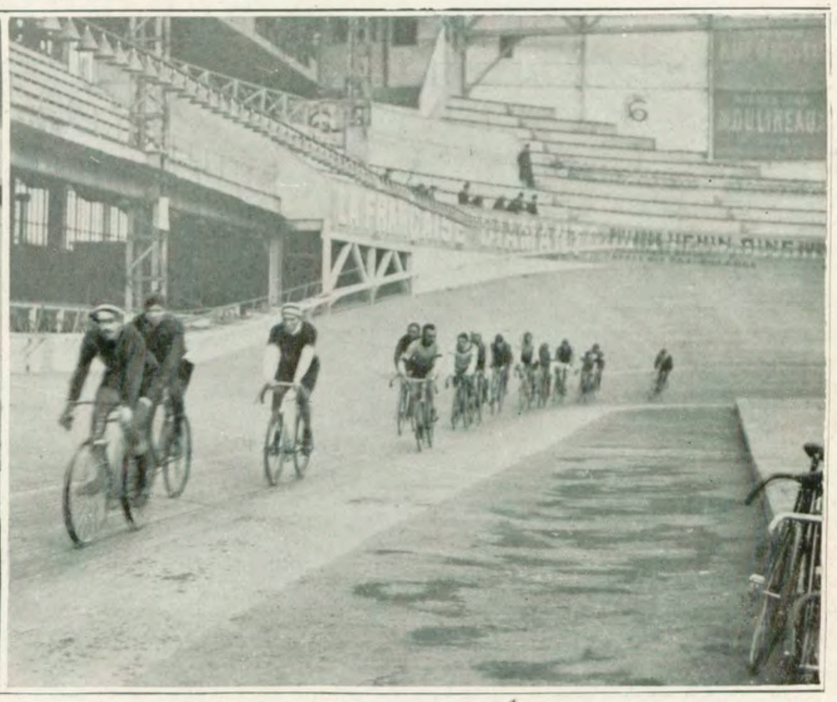
Parmi les primes offertes, beaucoup furent dues à nos plus charmantes artistes : Mlles Arlette Dorgère, Spinelli, etc. Voici celle-ci causant avec le vainqueur de sa prime, l'Américain Moran.

PETIT-BRETON VA RELAYER

Petit-Breton, dont la course fut admirable, malgré les coalitions, se met en piste pour aller relayer Léon Georget.

AU CAMPEMENT DES COUREURS

Tandis que l'Américain Walthour se repose sur son lit, son compatriote Fogler cause avec notre confrère Breyer, sans paraître le moins du monde fatigué par la lutte constante.



PENDANT LA COURSE

La course remporta un succès inespéré, et fut très animée, grâce à la qualité des concurrents et à la générosité des sportsmen.

VANHOUWAERT SE DISTRAIT

Le Belge Vanhouwaert n'eut pas de chance avec ses équipiers, et dut abandonner par suite d'une chute assez grave.

LEON GEORGET SE FAIT MASSER

Le brave Léon Georget, le héros de tant de Bols d'Or, remplaça Comès au pied levé, et fit merveille avec Petit-Breton.

QUELQUES LAURÉATS DE LA COURSE DE SIX JOURS

QUELQUES CONCURRENTS DES SIX JOURS PAR LE DESSINATEUR G. VILLA

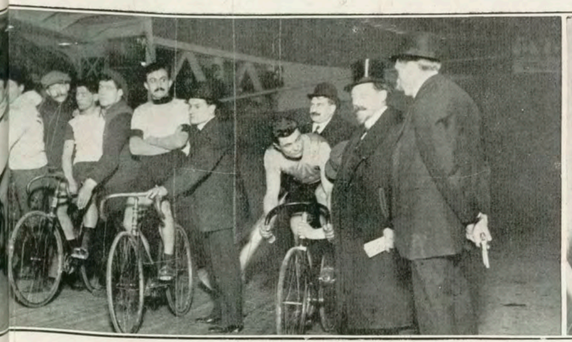
Nous avons demandé au très sportif dersinateur Georges Villa, de bien vouloir donner à nos lecteurs la caractéristique de la position de quelques-uns des concurrents des Six Jours pendant la gigantesque randonnée. Et nous sommes heureux de présenter ainsi une série très amusante et très fidèle. De gauche à droite, on reconnaît : Moran, Petit-Breton, Lapize, Dupré, Root, Crupelandt et Léon Georget.

FOGLER CAUSE AVEC SON DIRECTEUR

Le coéquipier de Goullet, Fogler, vainqueur des Six Jours, est un habitué de ce genre d'épreuves et gagna quatre fois la course de Madison-Square. Il était peu fatigué et nous le montrons causant joyeusement avec M. Durand, directeur du Palais des Sports.

LE DÉPART POUR LE SPRINT FINAL

La course de vitesse de 2.500 mètres qui établit le classement de l'épreuve mettait aux prises (de droite à gauche) : Dupré, de l'équipe Dupré-Lapize 2e ; Petit-Breton, de l'équipe Petit-Breton-Léon Georget, (Pneu Continental) 5e ; Brocco, de l'équipe Brocco-Berthet, 6e ; Crupelandt, de l'équipe Crupelandt-Godivier, 4e ; Goullet, de l'équipe Goullet-Fogler, 1er, et Walthour, de l'équipe Walthour-Wiley, 3e.



LEON GEORGET SE FAIT RASER

Léon Georget seconda très brillamment Lucien Petit-Breton. Dans les démarrages, il n'avait peut être pas la fougue stupéfiante de son ami, mais il suivait tous les trains, de son allure souple et facile, et ne pouvait jamais être lâché. (Pneus Continental).

C. CHARRON SE REPOSE

Les frères Charles et Albert Charron firent une course très courageuse qui attira sur lui les regards admiratifs de tous. Quoique disposant de moins de soins que leurs rivaux, ils firent merveille et se classèrent 8e à trois tours. (Pneus Continental).

CRUPELANDT FAIT SA TOILETTE

Crupelandt, qui faisait équipe avec Godivier, réussit l'exploit de ne pas se faire doubler une seule fois au cours de l'épreuve et parvint à prendre la 4e place du classement.

OLIVERI SE RESTAURE

Oliveri s'est acquis la réputation d'un homme courageux et vite. Ses démarrages furent fréquemment admirés. Il se classa 10e, à 8 tours, avec Heusghem.

LE REPAS DE PETIT-BRETON

S'il dormait peu, Petit-Breton, par contre, mangeait beaucoup. Il se restaurait surtout avec des côtelettes, du poulet, des marmelades de fruits. A en juger par sa fraicheur et sa forme éblouissante, il faut croire que ce régime était excellent.

DUPRÉ LE CINQUIÈME JOUR

Nous publions deux photographies de Dupré, le 2e des Six Jours. Celle-ci fut prise le 5e jour, l'autre le 3e. En les comparant, on constatera que la fatigue altérait ses traits.

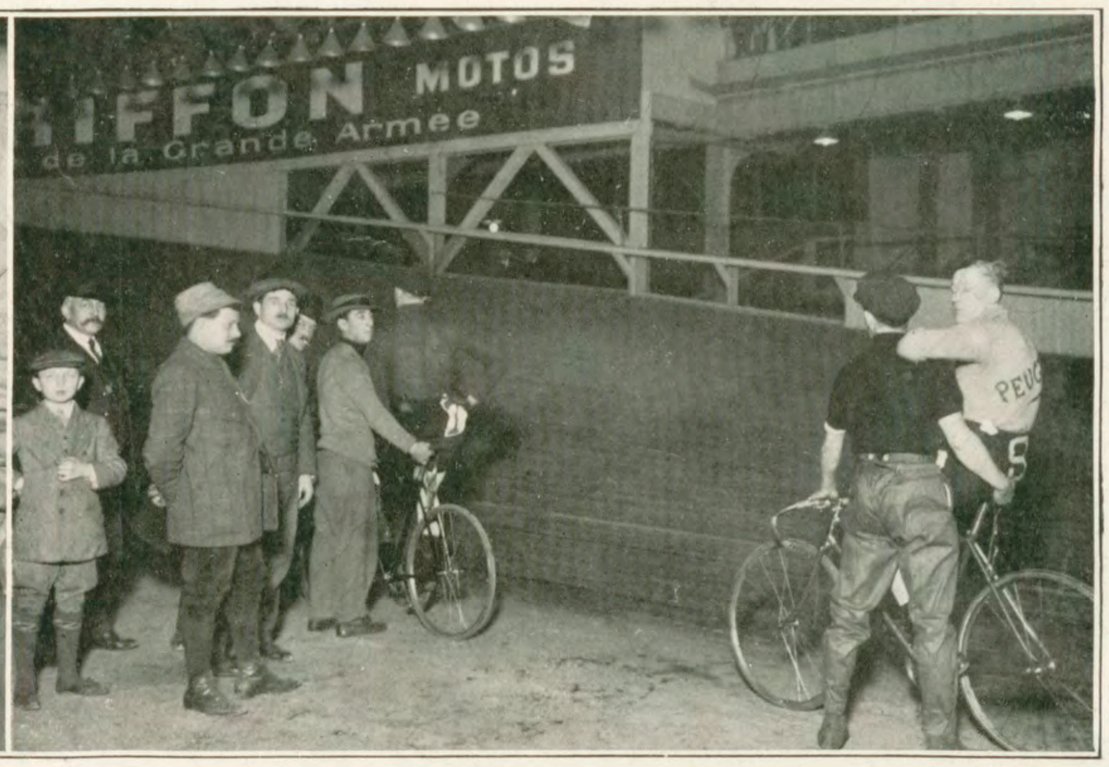
LAPIZE VA MONTER

Lapize, au contraire, restait souriant et relativement frais. Le dernier jour, il monta de midi à 6 heures pour permettre à son équipier Dupré de se reposer pour le sprint.

PENDANT LES 144 HEURES

GOULLET SE REPOSE

L'Australien Goullet, très brillant sprinter, laissa ses rivaux se dépenser au début pour triompher d'eux plus facilement.



AVANT LE RELAI

Root et Fogler, les recordmen des victoires dans les Six Jours de Madison-Square, se préparent à aller relayer leurs équipiers.

BROCCO SE FAIT MASSER

Brocco accomplit de multiples prouesses pour tâcher de disloquer le peloton. Lui et Petit-Breton firent les courses les plus dures à cause de leurs démarrages.

BERTHET SE RECONFORTE

Berthet, qui faisait équipe avec Brocco, seconda très bien son enragé camarade dont les crises contribuèrent à mettre les records à mal.

DUPRE EST FATIGUE

Dupré semblait toujours fatigué et continuait néanmoins très brillamment.

LA COQUETTERIE AVANT TOUT

Germain de la Flèche ne manquait pas de se faire raser chaque matin, pour faire bonne figure.

UN SIX JOURS BILLARDISTE

Germain de la Flèche, qui fit une course magnifique, ne dédaigna pas d'aller jouer au billard.

CYCLISME

Les Six Jours

La course finale est injuste.

Nous l'avons eue enfin notre course de Six Jours! Et ses résultats ont dû faire regretter aux organisateurs d'avoir tant attendu pour nous l'offrir. Pensez donc, au moins 250.000 francs de recettes, pour un début! Du côté sportif, elle tint tout ce que nous étions en droit d'espérer. Pas la moindre injustice ne fut enregistrée, à aucun instant. Tout se déroula selon les principes de la loyauté la plus stricte, à part quelques combinaisons qu'il est impossible de réprimer quand elles sont bien faites.

Root-Moran, Américains tous deux, prétendront sans doute, quand ils retourneront dans leur pays, qu'ils ont été volés, puisqu'ils finissent à deux tours, mais, s'ils expliquent la raison de la perte du second tour, ils ne trouveront pas d'écho. D'ailleurs, à diverses reprises, ils furent l'objet de l'attention des commissaires : Moran, le soir du cinquième jour, fut pénalisé de 50 francs d'amende pour avoir fait tomber exprès Petit-Breton et, le dernier jour, pour regagner le tour qu'il avait régulièrement perdu avec Root, il eut l'ingénieuse idée de faire les relais à un demi-tour de son équipier. Pas moins! Enfin, il essaya de projeter Crupelandt à terre et dans la chasse qui lui valut la perte du premier tour, il prétendit avoir crevé un de ses pneumatiques, affirmation qui fut reconnue fausse. On voit, d'après ces exemples, que la rouerie et la finesse de ces deux amis n'avaient nullement été altérées par la fatigue de l'épreuve. Au contraire, ils avaient trop de présence d'esprit.

GOULLET, vainqueur au sprint des Six Jours.

Ce qui frappa d'ailleurs, ce fut la fraîcheur de certains concurrents qui, même dans les dernières heures, ne semblaient pas s'être dépensés comme ils le firent, avec un héroïsme qui enthousiasma la foule compacte autant qu'élégante, qui se pressa sans cesse autour de la piste. Le plus frais, incontestablement, était Petit-Breton sur lequel le manque de sommeil, les démarrages multiples ne semblent avoir aucune prise. Le premier jour il gagnait une prime en emballant pendant quatre tours et en terminant par les 250 mètres en 16 secondes. Le sixième jour, il remporta la prime de 1.000 francs de notre confrère l'*Auto*, de la même façon en faisant 15 secondes 3/5 pour le dernier tour. Il s'est révélé comme un sprinter parfait. Aussi était-il le favori de la foule avec son équipier Léon Georget. Celui-ci prouva une fois de plus qu'il était d'une résistance à toute épreuve et qu'on ne pouvait pas le lâcher. Le seul reproche qui pouvait lui être adressé, c'était de tarder à relayer Petit-Breton dans les tentatives de celui-ci pour prendre un tour. Mais une fois qu'il était en piste, son camarade pouvait être tranquille.

Dans la course finale, Petit-Breton, mal engagé, ne put se classer à la place qu'il méritait et voyant que ses efforts étaient vains, se releva avant le poteau. La cinquième place est indigne de lui et de Georget qui fournirent le plus beau travail et le plus constant du départ à l'arrivée.

Dupré-Lapize partageaient avec eux les espérances du public. Dès le second jour, on annonçait comme prochain l'abandon de Dupré. Or, le brave Victor resta dans la course jusqu'au bout et ce n'est qu'à une erreur de tactique qu'il dut de ne pas triompher. Il s'engagea mal, obligé de faire l'extérieur, tandis que Brocco emmenait Goullet dans sa roue pour lui laisser la corde au dixième tour. Dupré aurait dû prendre résolument la tête et je crois qu'il n'aurait pas été remonté. Son équipier Lapize, surtout dans la seconde moitié des Six Jours, fut splendide d'entrain et de résistance. Dimanche, il resta en piste de midi à 6 heures pour laisser à son camarade le temps de se reposer.

Brocco montra une fois de plus que s'il voulait s'en donner la peine, il serait toujours aux places d'honneur. Dans la course finale, il se contenta de mener le train et de laisser les autres se partager les lauriers, sans participer à la lutte, Pourquoi ? Il pouvait prétendre aux plus brillants. Son équipier Berthet le seconda admirablement et, comme à son habitude, fut des plus consciencieux.

Enfin, je tiens à dire un mot de Crupelandt et Godivier qui stupéfièrent même leurs plus chauds partisans.

Du côté des non placés, accordons une élogieuse mention à Charron frères, Oliveri-Heusghem, Léonard-Germain qui contribuèrent beaucoup à donner de l'animation à l'épreuve par leur courage.

Passons aux Américains: on nous avait assuré qu'ils étaient admirables, qu'ils étaient invincibles dans ce genre de randonnée. Certes, ils furent bien, très bien, mais j'avoue, sans être taxé de chauvinisme, que nos représentants furent autrement menaçants. Ils se donnèrent sans compter d'un bout à l'autre, tandis que les yankees se contentaient de suivre leur roue. Goullet-Fogler ont remporté la victoire et cette constatation semblerait démentir ces lignes. Non, l'Australien Goullet courut comme un sprinter consommé et très habile, plus encore avec la tête qu'avec les jambes, quoique faisant le dernier tour en 15 s. 3/5. Il a prouvé qu'il était le meilleur tacticien, prenant la roue de Brocco qui menait à toute allure et ne la quittant que pour foncer sur le poteau.

D'ailleurs, je considère qu'il est de la plus grande injustice de terminer une course de fond par une épreuve de vitesse. La contradiction est évidente et choquante. Songer qu'un homme qui, pendant 144 heures, a fourni toute une multitude d'efforts, peut être battu au sprint par un concurrent mieux engagé ou qui s'est plus reposé, constitue une injustice. C'est le seul défaut qui puisse être adressé aux Six Jours et c'est le seul regret qu'ils laissent.

Ne serait-il pas plus normal de trouver un système susceptible d'amoindrir la part du hasard? Par exemple, faire disputer le sprint du classement en trois manches par addition de points sur 2.500 mètres, 5.000 et 10.000, ou mieux, établir le palmarès d'après la dernière heure en totalisant le nombre de places de premier à chaque passage.

L'équipe gagnante, alors, serait obligée de fournir des démarrages successifs qui assureraient la régularité de la course et donneraient aux vainqueurs une victoire indiscutable et indiscutée. Nous sommes sûrs que les organisateurs très sportifs des Six Jours modifieront leur règlement en ce sens et qu'à l'avenir, à Paris tout au moins, ce ne sera pas le sprinter le mieux doué qui gagnera, mais l'homme qui aura contribué par ses efforts multiples à couvrir le plus long parcours. C. Q. F. D.

J. M.

Poignée de nouvelles.

— Hourlier s'entraîne chaque jour sur route et sur piste, en prévision de sa rencontre avec Kramer.

— Les coureurs américains, engagés dans les Six Jours de Paris, se sont partagés plus de 50.000 francs de gains.

— Les coureurs français n'ont pas eu à se plaindre non plus. Seuls, ceux qui n'avaient pas eu de pourcentage eurent des regrets.

— A la suite des Six Jours de Paris, le manager des Américains. Mac Farland, va probablement organiser une semblable épreuve à Londres.

POLO

Un sport utile

Pourquoi il faut le propager.

Notre génération, qui participe au développement du football, du golf, du tennis, et autres sports, s'est, jusqu'à présent, fort peu intéressée au jeu de polo, ou, tout au moins, le considère avec étonnement; c'est cependant un sport pratiqué depuis très longtemps dans les Indes, où il fut organisé, et adopté ensuite, par les Anglais qui l'implantèrent en Europe. A Paris et à Deauville, en 1911, le maharadjah de Patiala, le colonel Shunda Singh et Shah Merza Beg, invités par le comte Jean de Madre, ont émerveillé l'assistance par leur habileté dans les nombreux matches auxquels ils prirent part.

Les Anglais devaient tout naturellement s'adonner à ce sport et ils ne s'en firent pas faute. Il existe, à l'heure présente, des centaines de clubs de polo en Angleterre et dans ses possessions. Tous les régiments de cavalerie possèdent un terrain où les officiers se livrent à des matches passionnants qui les arrachent à la monotonie de la vie de garnison ou de camp, tout en les aidant à devenir des cavaliers accomplis et entraînés aux prouesses physiques.

Le polo a commencé à faire des adeptes en France voici une vingtaine d'années, et, parmi ses promoteurs, on compte: le vicomte Charles de La Rochefoucauld, M. Luis de Errazu, M. Maurice Ephrussi, M. James Gordon-Bennett, M. E. de Escandon, le marquis de Villaviéja, le duc de Morny, M. Henri Guëll, le baron Edouard de Rothschild; grâce à ces sportsmen, un terrain fut loué à la Ville de Paris à l'extrémité de la pelouse de Bagatelle, près de Longchamp, et le Polo de Paris, présidé actuellement par le duc de Doudeauville, n'a cessé de se développer.

Pourquoi la France se serait-elle tenue à l'écart, dans la fondation des sociétés de polo, puisque le Français peut faire un excellent cavalier et qu'il possède cette agilité si nécessaire dans le jeu de polo? D'autre part, il ne manque pas de jeunes gens ayant la fortune suffisante pour leur permettre d'acquérir une écurie de poneys de polo. A ce sujet, des chiffres exagérés ont été avancés: s'il est vrai que certains joueurs dépensent cent mille francs pour acquérir et entretenir des écuries de 20 ou 25 poneys, d'autres dépensent bon an mal an, dix ou vingt mille francs. La dépense devient très élevée, si le joueur n'achète que des poneys de premier ordre déjà dressés, mais s'il veut faire lui-même du dressage, il peut acheter des poneys de 1.500 à 3.000 francs; cette manière de procéder est économique et, si le poney prend une grande valeur après entraînement, le joueur trouve parfois l'amortissement d'une partie de ses frais en le revendant. Si l'Angleterre peut mettre en ligne un grand nombre de joueurs, c'est, en partie, grâce aux profits de ce système de reventes, car il n'est pas rare d'y voir un poney changer plusieurs fois de propriétaire, au fur et à mesure de l'augmentation de sa valeur.

En outre, depuis l'institution des poneys de location au Polo de Paris, les jeunes joueurs peuvent, au début, s'éviter de fortes dépenses et s'entraîner d'une façon très satisfaisante.

Ce qu'il faut regretter, lorsqu'on étudie la question du recrutement des joueurs en France, c'est l'abstention complète des officiers de cavalerie qui semblent ignorer la source de distractions qu'ils trouveraient dans la pratique du polo, comme leurs camarades de l'armée anglaise. Qu'il soit permis d'ajouter que ce sport serait tout à fait de nature à perfectionner l'entraînement physique de nos officiers. Dans certaines provinces, les terrains propices ne font pas défaut, et les officiers qui voudraient prendre l'initiative d'organiser un petit club privé, recevraient certainement tous les conseils indispensables, de leurs devanciers du Polo de Paris. On imagine aisément que des matches interclubs seraient institués et sous l'influence des succès remportés par tel ou tel team, les adeptes ne tarderaient guère à devenir nombreux.

D'ailleurs, une fédération, qui est en formation, croyons-nous, engloberait les polos déjà en pleine vie de Paris, Deauville, Cannes, Compiègne, Laversine, Lyon, et ceux en installation de Buzenval, Le Touquet, Paris-Plage, Le Tréport. Son objet principal serait de régler les matches interclubs.

Ainsi donc, le moment paraît bien choisi, pour nos officiers, de participer au développement du polo, car la multiplicité des terrains créés par les clubs civils faciliterait amplement leur tâche.

Doit-on citer également que, tous les ans, des teams d'officiers des régiments de « Hussars », « Life Guards », « Horse Guards », n'hésitent pas à venir à Deauville avec l'autorisation du « War Office » et font l'admiration de tous ceux qui les voient évoluer ?

L'hésitation de nos officiers s'explique jusqu'à un certain point, nos ministres n'ayant pas manifesté un esprit très large, dans certains cas, mais, à présent, il apparaît aux yeux de tous que le polo ne doit pas être considéré seulement du point de vue « select », c'est un sport utile; par conséquent, la cavalerie française se doit à elle-même de suivre l'exemple de sa sœur anglaise.

Dans un prochain article, nous étudierons les terrains de polo quant à leur situation, dimensions, entretien et leur comparaison avec ceux des grands clubs d'Angleterre, ainsi que les attributs et les règles du jeu de polo.

En terminant, il semblera intéressant de jeter un coup d'œil sur la liste des joueurs fréquentant au Polo de Paris, à l'exclusion de ceux qui, ayant abandonné le sport, n'en continuent pas moins à venir au club; on compte une cinquantaine de joueurs:

MM.: Frédéric Allen, Jacques Bertin, Arthur Capel, F. Carolan, baron Henry Davillier, duc de Doudeauville, A. Fauquet-Lemaître, baron Eugène Fould, comte Louis-René de Gramont, Henri Guëll, C. Gordon, H.-H. Harjès, G.-V. de Heller, F.-C. de Heller, E.-G. de Heller, Horstmann, Joseph Jaubert, marquis P. de Jaucourt, René Léon, P.-L. Loraine, comte Jean de Madre, Frédéric Mallet, François Mallet, Louis Merlin, E. Martinez de Hoz, le prince Louis d'Orléans et Bragance, A.-M. Pena-Unzué, O.-M. Pollack de Parnegg, comte Jean Pastré, duc de Penaranda, comte Charles de Polignac, F.-Henry Prince, F.-H. Prince (Junior), prince Léon Radziwill, P. Ramsay, W.-D. Robbins, baron Robert de Rothschild, M.-L Schiff, Maurice Stern, comte Louis Subervielle, M. Van Rick, Yousry Pacha, Felipe de Yturbe, marquis de Villavieja, M. de Yturbe.

J.-M. Norty.

PETITE REVUE TECHNIQUE (1)

BOUSSOLE DE POCHE. — Malgré ses dimensions réduites — 50 millimètres de diamètre — la boussole Ouvradon n'est pas un jouet: c'est un appareil sérieux, destiné à rendre de réels services:

Avec elle, on peut, en effet, effectuer les opérations suivantes:

1° Orienter une carte;

2° Mesurer sur une carte un angle de direction;

3° Trouver l'angle que fait un but visible avec le méridien magnétique;

4° Trouver la déclinaison d'un lieu, d'après la carte du pays.

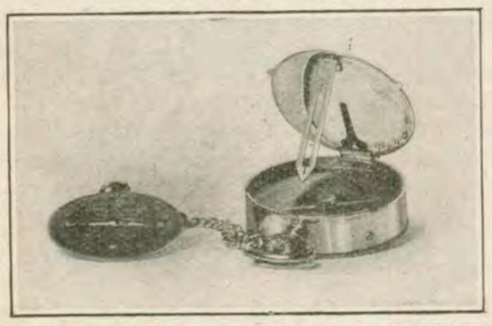
5° Marcher d'après un angle donné.

6° Un but étant donné sur la carte, marcher réellement vers ce but.

7° Marcher, pendant la nuit, dans une direction donnée.

Cette boussole, très ingénieusement combinée, se compose d'une boussole proprement dite et d'une sorte de cercle d'alignement, à viseur et pinnule.

Le corps de la boussole est constitué par une boîte cylindrique, comportant un bouton destiné à immobiliser l'aiguille et d'une bélière. Le fond de cette



Boussole de poche de 50 m/m de diamètre..

boîte, qui porte une graduation de 0 à 360° en double degrés, est mobile et peut être tourné de l'extérieur, grâce à son pourtour molleté.

Le couvercle, dont la face intérieure soigneusement polie forme miroir, est percé d'une fenêtre de visée, dont la partie inférieure porte un guidon. Diamétralement opposée au guidon, une alidade mobile à pinnule est articulée, et peut, pour les opérations de visée, venir se caler dans un petit repère ménagé au pourtour du corps de boussole, dans l'épaisseur du métal.

D'autre part, un rapporteur gradué, avec fenêtre diamétrale, est adjoint à la boussole.

A titre d'exemple, nous indiquons une des façons d'utiliser ce petit instrument géodésique.

Nous supposons que nous devons marcher dans une direction donnée: 15° à l'est, déclinaison comprise.

Il faut alors amener en coïncidence le trait correspondant de la graduation avec le repère tracé sous la charnière, au droit du guidon; puis, prendre la ligne de visée et pivoter sur place jusqu'à ce que la pointe aimantée recouvre la flèche N du cadran.

Quand cette condition est réalisée, on choisit un repère dans le prolongement de la ligne de visée. Ce repère jalonne la direction cherchée.

Ces opérations sont très rapides et rendues aisées par le faible encombrement de la boussole. On les suit facilement, grâce au miroir formé par le couvercle; et la visée effectuée, suivant mise en coïncidence de la pinnule et du guidon, est suffisamment précise.

Pour le grand tourisme, pour l'armée, cette boussole est d'un très gros intérêt.

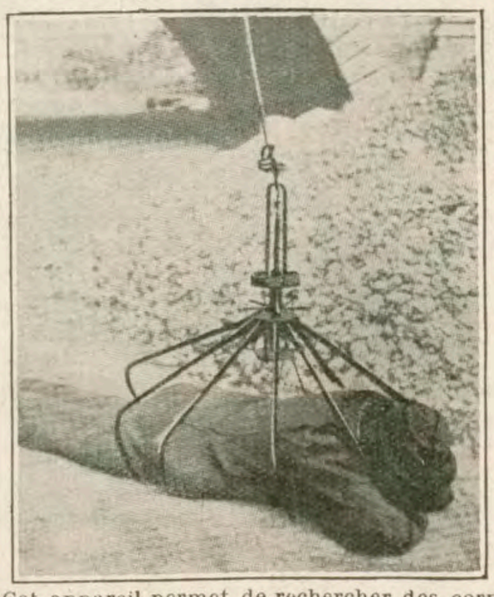
APPAREIL DE SAUVETAGE ET DE RECHERCHES SOUS L'EAU — Cet appareil, que son constructeur a baptisé fort exactement « Pince-Tout », est appelé à rendre de signalés services à tous ceux que leurs occupations ou leurs plaisirs attirent sur les « chemins qui marchent ».

Est-il chose plus désagréable que celle qui consiste à devoir abandonner tout objet que l'on a laissé choir au sein d'un lac, d'un fleuve, d'une rivière profonde? On n'a pas toujours un Pouliquen sous la main et, l'eût-on, qu'on ne saurait lui imposer le repêchage d'un objet lourd ou l'envoyer piquer une tête au voisinage immédiat d'un égout ou d'un déversoir.

Or, le Pince-Tout, puisque pince-tout il y a, est une sorte de Pouliquen mécanique, qui peut rester au sein des flots jusqu'à la consommation des... chronomètres.

Comme on peut le voir par la figure, il peut tout aussi bien draguer des matériaux, des objets quelconques que rechercher des corps. Et cette dernière utilisation n'est pas la moins précieuse.

Il se compose essentiellement de deux



Cet appareil permet de rechercher des corps au fond de l'eau.

plateaux dont l'un est fixé à un tube dans lequel coulisse, la tige du second. Sur le plateau fixe sont articulées dix griffes puissantes qui, avant le lancement, sont relevées et enclanchées dans des évidements du plateau mobile.

Dès que le grappin rencontre une résistance à sa partie inférieure, les griffes se rabattent et saisissent l'objet autour de quoi elles sont serrées par des cliquets à crémaillère qui les laissent se développer librement, suivant la structure de l'objet saisi, mais les serrent toutes à la fois.

En cas de prise trop forte, le relevage s'opère par simple renversement.

ANTIVOL-AUTO. — De tous les antivols existants, nous croyons que celui dont il s'agit ici est le plus simple, le moins encombrant et le plus esthétique. Il est absolument certain et bloque la voiture sur laquelle il est monté, de telle façon que le vol est rendu impossible. Mais prenez bien garde de ne pas perdre votre clef au cours d'une visite, après avoir verrouillé votre direction, vous seriez dans une jolie « carafe », comme disent les coureurs.

L'antivol-auto est un appareil de verrouillage très petit, placé au dessous du volant de direction; c'est une pièce mécanique robuste et de haute précision.

Il se compose d'un tube d'acier rigide, de plusieurs millimètres d'épaisseur, fixé par sa base, et à l'intérieur duquel tourne la tige de direction. A l'extrémité supérieure du tube fixe, un bloc d'acier est brasé, dans lequel est pratiqué un logement qui renferme une serrure de sûreté. Cette serrure est ainsi blindée et à l'abri de toute atteinte. L'ouverture d'introduction et la plaque de recouvrement sont placées entre les deux parties du verrou, c'est-à dire qu'on ne peut y toucher après fermeture.

La seconde partie du verrou, placée sous le volant, représente la gâche dans laquelle le pène de la serrure s'engage lorsqu'on la ferme; ce pène est en acier trempé de 10 millimètres d'épaisseur. Même en démontant le volant, on ne pourrait enlever la gâche, qui fait corps avec la tige de direction elle-même.

Les deux parties du verrou présentent un intervalle minimum, rendant impossible l'introduction d'une lame de scie pour scier le pène. Mais lorsque le verrou est ouvert, elles glissent l'une sur l'autre et ne gênent en rien la direction.

Le verrou est placé de telle manière que, lorsqu'il est fermé, les roues sont forcément bloquées. Il est donc radicalement impossible d'enlever une voiture munie de cet appareil, soit en la poussant, soit en la remorquant, soit à l'aide du moteur.

Pour libérer la voiture, il faudrait scier tout le pilier de direction, ce qui demanderait un certain temps, et ne serait pas une solution.

L'appareil est livré avec deux clés, le fabricant en gardant une troisième pour le cas de remplacement, car lui-même ne pourrait ouvrir sans clé. Il est également établi une serrure sans clé, à combinaison.

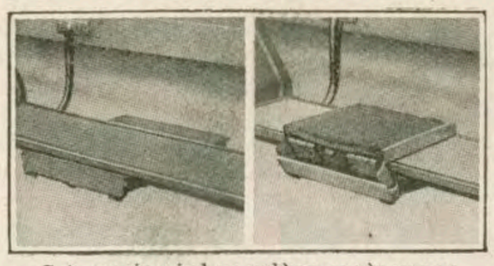
Mais celui qui perd ou oublie sa clef peut en faire autant pour la dite combinaison.

L'antivol ne nuit en rien à l'esthétique de la voiture et ne peut en rien gêner son fonctionnement normal.

ESSUIE-PIED ARTICULÉ AUTOMATIQUE. — Voici un accessoire bien modeste, mais dont l'utilité apparaîtra incontestable aux yeux de tout automobiliste soucieux de l'impeccable propreté de sa voiture. Car la plus jolie carrosserie perdra son cachet d'élégance, si les tapis sont souillés de boue.

Le tapis-brosse est donc tout indiqué; mais le marche-pied doit être dégagé pour l'esthétique, et, de plus, le tapis, restant exposé aux intempéries, serait bientôt rendu impropre à son rôle bienfaisant.

L'essuie-pied T. O. tient compte de ces considérations: en temps ordinaire, il reste dissimulé sous le marchepied, dans un coffret qui le dissimule entière-



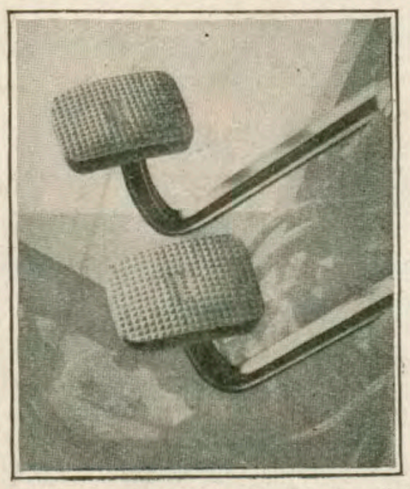
Cet essuie-pied se relève après usage.

ment. Pour l'usage, il sort du coffre, se rabat sur le marchepied, et, après usage, il suffit de relever légèrement le plateau porte-brosse avec le pied, pour que l'appareil se relève entièrement, bascule vers l'extérieur en se débarrassant de la boue, et se remette en place de lui-même dans sa glissière.

AMORTISSEURS A DÉFORMATION LATÉRALE. — Une voiture en marche ne supporte pas seulement des chocs ou des efforts verticaux, à quoi répondent les appareils amortisseurs, mais encore des efforts latéraux considérables, notamment dans les virages, lorsque l'on roule sur le côté d'une route bombée ou épaulée; lorsqu'un côté de la voiture rencontre un obstacle, etc.

Or, la plupart des systèmes employés résistent à ces efforts latéraux et ne les suivent pas; qui dit résistance, dit travail, et qui dit travail, dit usure.

L'amortisseur « Kerbi-Oda », lui, ne résiste pas aux efforts latéraux; il cède sous leur action et se déforme sans ré-



Amortisseur ne résistant pas aux efforts latéraux.

sistance. Sa durée est donc prolongée d'une façon très appréciable.

Il se compose de deux axes, 1 et 2, recevant les ressorts à lames, terminés par des rotules 3. Les rotules de l'axe 1 s'articulent dans des couvercles appropriés, et celles de l'axe 2 sont appliquées sur les premières sous l'action des ressorts à boudin 5. L'ensemble est maintenu dans des gaînes cylindriques 4, comportant uue glissière, par des bouchons 6. Le tout est en acier décolleté, étiré ou embouti.

Sous l'influence des efforts latéraux, rotules et couvercles glissent les unes sur les autres, et l'amortisseur prend la position oblique.

PAUL LAUNAY.

(1) Nous recevrons avec plaisir tous les renseignements sur les inventions nouvelles que l'on voudra bien nous faire parvenir,

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 26 JANVIER. — *Cyclisme.* — Palais des Sports. — Les lauréats des Six Jours en piste.

DIMANCHE 26 JANVIER. — *Cyclisme.* — Promenade de l'U. V. F.

DIMANCHE 26 JANVIER. — *Rugby* — Match Racing Club de France-Compiègne, à Colombes.

DIMANCHE 26 JANVIER. — *Hippisme.* — Courses à Pau et à Vincennes.

MARDI 28 JANVIER. — *Hippisme.* — Courses à Vincennes.

JEUDI 30 JANVIER. — *Hippisme.* — Courses à Pau et à Vincennes.

VENDREDI 31 JANVIER. — *Boxe.* — Séance du Premierland.

SAMEDI 1er FÉVRIER. — *Boxe.* — Séance du Wonderland.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 12 AU 19 JANVIER

CYCLISME

DIMANCHE 19 JANVIER. — Classement de la course des Six Jours; 1 Goullet-Fogler, 4.467 kil. 580. 2e Dupre-Lapize, à 1 longueur. 3e Walthour-Wiley, à 3/4 de longueur. 4e Crupelandt-Godivier, à 2 longueurs. 5e Petit-Breton-Léon Georget, à 2 longueurs. 6e Brocco-Berthet, à 20 mètres. 7e Root-Moran, à 2 tours. 8e Charron frères, à 3 tours. 9e Leonard Germain, à 6 tours. 10e Oliveri-Louis Heusghem, à 8 tours.

ATHLÉTISME

MERCREDI 15 JANVIER. — Boxe. — Banty Lewis bat Bert Moughton aux points en 10 rounds.

MERCREDI 15 JANVIER. — Boxe. — Charlie Thomas met Brévière knock-out au 6e round.

SAMEDI 18 JANVIER. — Boxe. — Frank Madole bat aux points le Français Rapin.

DIMANCHE 19 JANVIER. — *Rugby.* — Le London Hospital bat le Stade Français par 6 points (2 essais) à 0, au Parc des Princes. Le Sporting, Club de Vaugirard bat le Racing par 6 points à 0 à Colombes, et le S. C. U. F. triomphe du P. U. C. par 17 points à 0. A Bayonne, l'Avion Bayonnais gagne par 12 points à 0, son match avec le Stadoceste Tarbais.

DIMANCHE 19 JANVIER. — *Course à pied.* — Prix Lemonnier (de Versailles à la Croix Catelan, 12 kil. 800). 1. Jacques Keyser, en 41 m. 44 s. 2/5, record. 2. Jean Bouin, a 15 mètres. 3. Allais. 4. Dumonteil. 5e Pavie etc... Le Massilia-Club de Marseille remporte la victoire par équipes avec 60 points contre 126 à l'A. S. Lyonnaise, 2e.

TIR AU PISTOLET

VENDREDI 11 JANVIER. — Reunion de l'*Assaut au pistolet* (tir aux balles Devillers) Gagnants des poules: Cne Faure, Bonnette (2), Foulc (2), Galand.

ESCRIME

DIMANCHE 19 JANVIER. — Société d'Escrime à l'Epée de Paris. — Poule des officiers de l'armée active. 1° Lieutenant Robert de la Tour d'Auvergne. 2° Lieutenant de Lafont.

Poule des Premiers: 1° Raymond Chincholle. 2° Lieutenant de Saint Germain.

Poules ordinaires. — 1re poule (juniors), 7 tireurs: 1. Reinnig — 2e poule (juniors), 7 tireurs: 1. ap. barrage. Lafontan (Baudry). — 3e poule (seniors), 6 tireurs: 1. Gentil (Hoche). — 4e poule (mixte), 7 tireurs: 1. après barrage. Lieutenant de Saint-Germain (12e cuirassiers). — 5e poule (mixte), 7 tireurs: 1. Fleury (Laurent). — 6e poule (mixte), 7 tireurs: 1. Chincholle (Baudat). — 7e poule (mixte), 7 tireurs: 1. Robert Guillou. (Baudry). — 8e poule (juniors), 8 tireurs: 1. Duchesne (Jeanty). — 9e poule (juniors), 6 tireurs, 1. Meillant (Baudat) — 10e poule (juniors), 8 tireurs: 1. Vincent (Renaud). — 11e poule (mixte), 7 tireurs: 1. René-Paul Faure (Sabouries). — 12e poule (mixte): 7 tireurs, 1. Lafontan (Baudry).

HIPPISME

MARDI 14 JANVIER. — Nice. — *Prix Masséna.* — (Steeple 3.400 m., 5 000 fr.) 1. Memnon, à M. Veil-Picard (G. Parfrement). 2. Upholsterer, à 2 longueurs, 3. Bélisaire II, à une longueur. — P. M.: gag. 12 fr. 50; pl. 7 francs, 6 francs.

JEUDI 16 JANVIER. — Nice. — *Prix du Casino Municipal* (haies, 3.500 m., 20 000 fr.) 1. Urbanité, à M. James Hennessy (A. Carter), 2. Remue Ménage, à 3/4 de longueur. 3. Kildare II. à 1 longueur. — P. M.: gag. 32 fr. 50; pl. 9 francs 17 fr. 50, 10 fr. 50.

DIMANCHE 19 JANVIER. — Nice. — *Prix du Grand Cercle de Nice.* (Steeple. 4.000 m., 30.000 francs.) 1. Marteau II, à M. L. Prate (Berteaux). 2. Lord Loris, à 3. longueurs. 3e Sansovino, à 1 longueur. — P. M.: gag. 87 fr. 50; pl. 17 fr., 9 fr., 9 fr. 50,

CE QU'IL FAUT LIRE

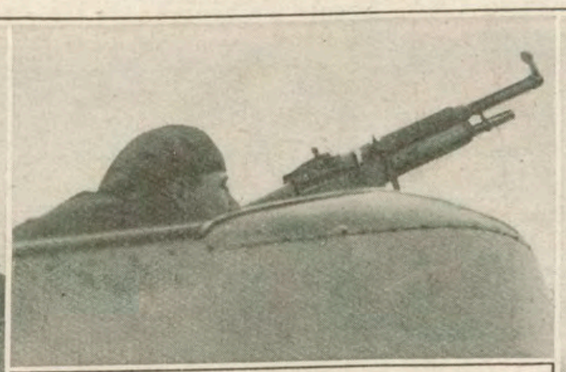
Les Trois Filles de Pieter Waldorp, par Jean Bertheroy. Collect. illus. Idéal-Bibliothèque, le volume 0 fr. 95.

Les Sports d'Hiver, par Magnus et de La Frégeolière. Sports-Bibliothèque, le volume 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

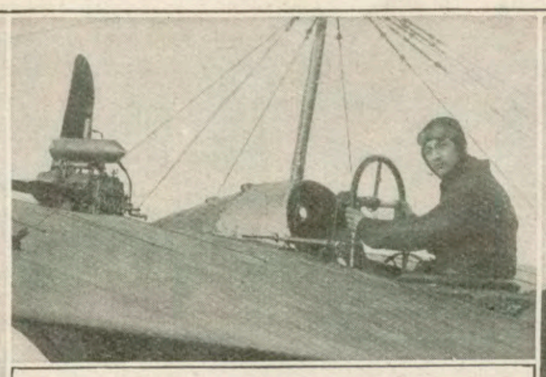
LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

M. Emile Dubonnet le fameux aéronaute, vient d'être décoré de la Légion d'honneur.



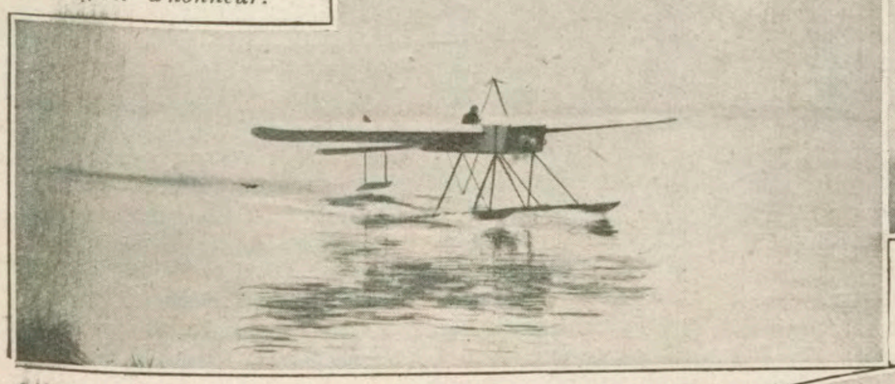
Les essais d'une mitrailleuse, à bord d'un biplan Farman, viennent d'être faits et ont donné satisfaction.

Servella, vainqueur à Marseille, du challenge Dubonnet de cross,

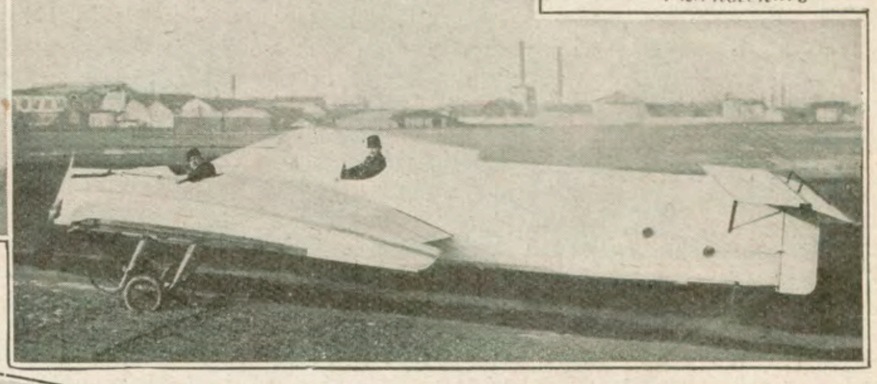


M. Melin, un jeune pilote qui vient d'accomplir de très beaux vols d'entraînement et qui fera parler de lui.

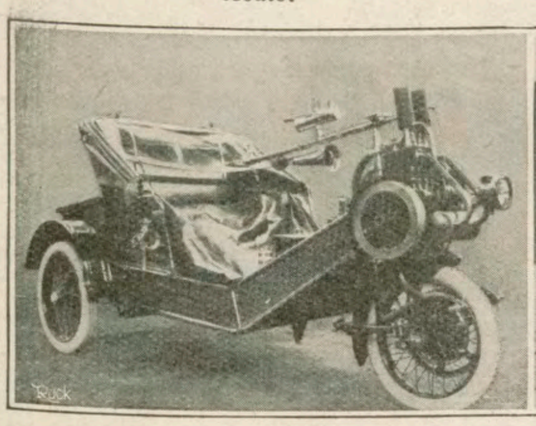
M. Joachim, champion du concours de cerfs-volants Aéro-Cible de Valenciennes



L'hydravion Blériot, dont nous avons déjà parlé, vient de commencer brillamment ses essais.



Le nouvel aéroplane fusiforme sans haubans, ni tendeurs, construit par les sapeurs Parent et Bruneau.

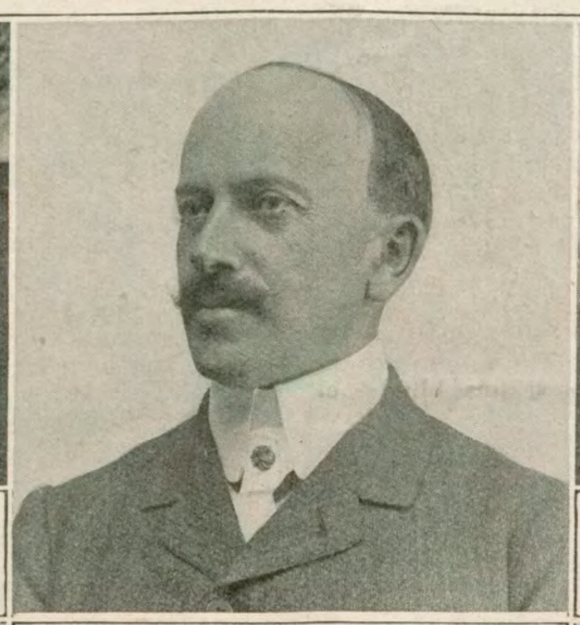


Une des nouveautés du Salon de Bruxelles : c'est une voiture de 6 chx. qui obtint un grand succès.

La neige qui tombe en Angleterre n'arrête pas les joueurs de football et notre photographie, prise dans le comté de Derby, montre que les intempéries ne peuvent triompher de leur désir de jouer.

L'équipe de rugby des Gad'Zarts d'Aix-en-Provence, l'une des meilleures de la région méridionale.

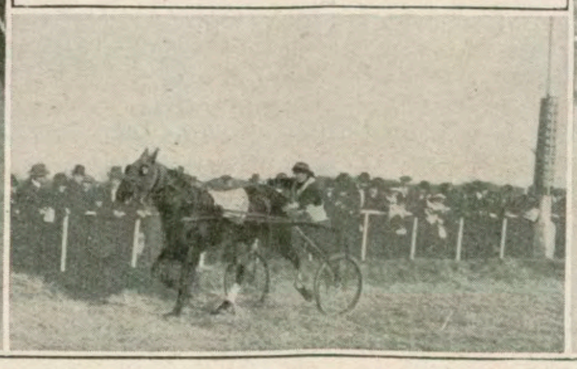
Contrairement aux pronostics, le Sporting Club de Vaugirard a battu très régulièrement le Racing Club de France, par 6 points à 0, dimanche dernier, à Colombes.



M. Sicot, qui fut longtemps le dévoué collaborateur de la maison Peugeot, vient de mourir, après une cruelle maladie.

Au Parc des Princes, dimanche dernier, le London Hospital a battu le Stade Français, par 6 points à 0, après une partie qui manqua quelque peu d'intérêt.

Le match Papin-Madole, disputé samedi dernier, au Wonderland, permit à l'Américain Madole de remporter une belle victoire aux points. La rencontre ne fut pas très intéressante à cause de multiples corps-à-corps. L'avantage de Madole était incontestable.



La saison de Pau bat son plein avec l'hippisme, l'aviation, le tir aux pigeons, le golf, etc... Le Prix de Pau, est gagné aisément par le trotteur Hésa.

Le Championnat de France de patinage des 5.000 mètres, disputé à Chamonix, a été remporté par Quaglia, qui suit en seconde position sur notre cliché. Celui des 500 mètres a été gagné par Maucourt. Le mauvais temps a contrarié les épreuves sportives.

HIPPISME

Le Derby d'Orlando[1]

La plus fameuse substitution.

Dans la semaine précédant les débats, le juge, le baron Alderson, décida que le cheval qui avait gagné le Derby, sous le nom de Running Rein, devrait être soumis à l'examen de vétérinaires, chargés d'identifier l'animal et de chercher à établir son âge exact.

Cependant, au premier jour du procès, le fameux vainqueur n'avait pas encore été représenté pour subir la visite des hommes de l'art. Aussi, le baron Alderson exprime-t-il son étonnement ; il manifeste même l'intention de ne pas engager les débats avant qu'une formalité aussi importante n'ait été remplie.

Au début de la seconde audience, l'avocat de M. Wood, le propriétaire de Running Rein, annonce que son client, tout en appréciant la justesse des observations du juge, se trouve dans l'impossibilité de livrer son cheval à l'examen des vétérinaires; car, sans qu'on lui demandât son consentement ni même qu'on le prévînt, on a fait disparaître l'animal.

Puis, après l'audition de quelques témoins, M. Wood, par l'organe de son avocat, déclare reconnaître qu'il a été la victime d'une machination et abandonner toute prétention de prouver que son représentant, vainqueur du Derby, possède réellement l'identité dont on l'a affublé.

Les débats ainsi clôturés, le baron Alderson fait ressortir, dans son résumé, que M. Wood ne peut être mis en cause : il a acheté le cheval avec ses engagements et rien ne permet de supposer qu'il ait participé à la fraude.

« Mais, avant de terminer, ajoute le juge, qu'il me soit permis de dire l'immense regret et le profond dégoût que cette affaire laisse dans mon esprit. L'odieuse machination, ainsi découverte, nous a montré des personnages d'un rang élevé s'associant et pariant avec des gens de basse classe ; ces personnages sont arrivés à se laisser duper et à devenir les victimes de la fraude la plus énorme. Ils peuvent être certains qu'il en sera de même tant que des gentlemen s'associeront et parieront avec des goujats. »

A la suite de ces sages observations, le jury rend un verdict en faveur du colonel Peel: Running Rein, convaincu d'être âgé de quatre ans, se trouve ainsi dépossédé de la victoire; Orlando prend la première place et reçoit l'allocation du Derby, tandis que les paris sont réglés en conséquence.

Quelques jours après cette solution, le Jockey Club se préoccupe de régler le sort de l'épreuve que Running Rein a remporté l'année précédente. Il rend la décision suivante : « Attendu qu'il est maintenant établi que Running Rein était âgé de trois ans quand il a disputé la course pour deux ans à Newmarket, Crenoline doit être considérée comme la gagnante de cette épreuve et son propriétaire, le duc de Rutland, a droit au montant du prix. Les remerciements du Jockey Club sont spécialement dus et présentement offerts à lord George Bentinck pour l'énergie, la persévérance et l'habileté dont il a fait preuve en découvrant, en démasquant et en déjouant les fraudes atroces qui ont été exposées lors des récents débats relatifs au Derby. »

La reconnaissance des sportsmen ne s'arrête pas à cette démonstration excessivement flatteuse, mais platonique; elle offre, par souscription, à lord Bentinck, une magnifique pièce d'argenterie, en gage commémoratif.

Pour en terminer avec le côté historique de ce Derby fameux, il me reste à parler du cas de Leander.

J'ai déjà mentionné qu'avant la course une réclamation fut déposée, affirmant que Leander, lui aussi, était âgé de quatre ans; les commissaires lui octroyèrent, sous réserves, l'autorisation de prendre part à l'épreuve ; il se comporta très honorablement dans le parcours, puisqu'il assuma le rôle de leader jusqu'au moment où, ayant reçu une atteinte de son suivant immédiat, Running Rein, il se mit à rétrograder et fut finalement arrêté par son jockey.

Or, l'accident avait été si sérieux, que, le soir même, on fut obligé de faire abattre la pauvre bête. Son entraîneur, persuadé de la fausseté de la réclamation soulevée contre son pensionnaire, décida de confondre ceux qui en étaient les auteurs; avant d'enterrer Leander, il sectionna sa mâchoire inférieure et l'envoya à un vétérinaire.

Après examen, celui-ci répondit que c'était là la mâchoire d'un cheval de quatre ans.

Très étonné et peu convaincu, l'entraîneur fit exhumer le corps de Leander et coupa la tête qu'il fit porter à un autre vétérinaire en lui demandant d'examiner la mâchoire supérieure.

La réponse fut identique.

En présence de ces résultats, le Jockey Club, saisi de l'incident, disqualifia à vie le propriétaire du cheval.

Telle est l'histoire du Derby de 1844; ses détails paraissent suffisamment curieux pour qu'il ne soit pas nécessaire de les enjoliver. Et, cependant, la légende, qui, sur le turf moins que partout ailleurs, ne perd jamais ses droits, vient tenir son rôle dans cette épreuve fameuse. Dois-je ajouter que, comme toutes les légendes, elle a ses partisans acharnés qui affirment l'authenticité de ses dires ?

Voici ce qu'elle raconte:

Le propriétaire de Ratan, l'un des deux grands favoris du Derby, était M. William Crockford, un ancien bookmaker, qui, après fortune faite, avait abandonné sa profession, vers 1840, alors qu'il était âgé de soixante-six ans. Une fois retiré, il avait monté une importante écurie de courses, nourrissant, comme tout propriétaire qui se respecte, le secret espoir de remporter la grande course d'Epsom.

Aussi, lorsqu'en 1843, son deux ans, Ratan, remporta, dans un style impressionnant, toutes les épreuves qu'il eut à disputer, M. Crockford décida de le réserver pour le Derby. Ainsi fut fait: et le cheval arriva jusqu'à la veille de la course, dans un état de préparation absolument remarquable.

Son propriétaire, au contraire, était très souffrant; et son état général était aggravé par son anxiété ; car il recevait de nombreuses lettres anonymes, lui conseillant de veiller sur son représentant, que menaçaient les pires malheurs. Sur ses indications, le mardi soir, les précautions furent accentuées: des sentinelles furent disposées dans l'établissement et le jockey fut enfermé sous clef dans une stalle attenante à celle du cheval.

Le lendemain matin, jour de la course, Ratan fut retrouvé les yeux hagards, le poil hérissé et le corps secoué de frissons. Les menaces s'étaient réalisées. Lorsque son propriétaire apprit la nouvelle, il fut frappé d'une attaque et mourut.

Mais cette mort ne faisait pas l'affaire des conspirateurs. On sait, qu'en cas de décès du nominateur, le cheval n'a pas le droit de courir et les paris sont annulés. Or, comme la bande avait travaillé en vue du succès de Running Rein, il fallait absolument que Ratan, dont on ne pouvait plus rien craindre, prît part à la course.

On décida de cacher l'événement; on éloigna les indiscrets et des complices sûrs s'installèrent auprès du cadavre ; c'est là qu'ils apprirent la nouvelle de la victoire de Running Rein. Ils résolurent, alors, pour éloigner tout soupçon, de jouer une macabre comédie. Crockford habitait dans une des rues par lesquelles s'effectuait le retour d'Epsom ; ils installèrent le mort sur un fauteuil, devant une fenêtre du premier étage, deux des conspirateurs se dissimulèrent derrière lui et, lorsque passait un des sportsmen qu'avait connu le pauvre homme, l'un d'eux agitait son bras et l'autre soulevait le chapeau de la tête du cadavre.

Si non e vero... En tout cas, le distancement de Running Rein au profit d'Orlando, termine cette histoire très moralement, en ce qui concerne le premier: car le crime est puni. Pour Orlando, l'aventure finit à peu près comme un conte de fées ; j'ai tout lieu de croire qu'il a été très heureux; en tout cas, il a eu beaucoup d'enfants, parmi lesquels (l'homme de pedigrees qui reparaît), Trumpeter, le père de Plutus, et Marsyas, le père de George Frederick.

René Riondet.

(1) Voir le numéro 748.

Les Courses de Nice

Le dernier dimanche du meeting.

Le Meeting de Nice a clôturé brillamment la série de ses trois réunions dominicales: le succès des deux premières avait été assuré par la Grande Course de Haies et par le Grand Prix; celui de la dernière revient au Prix du Grand Cercle de Nice, steeple chase handicap de 4.000 mètres.

La course se présentait comme une sorte de contre épreuve du Grand Prix, que, sur les onze concurrents qui prirent le départ, sept avaient disputé le dimanche précédent: Tripot II, Sansovino et Marteau II, qui s'étaient placés respectivement troisième, quatrième et cinquième; Lord Loris, dont le compagnon Galafron avait remporté la victoire; Hopper et Loup, qui ne s'étaient pas mal comportés et Briony, qui était tombé.

L'élément nouveau était représenté par Remue-Ménage, qui est parti premier favori, bien que la distance pût paraître un peu longue pour ses aptitudes ; par Lady Fish, Montagnard et Relique, cette dernière représentant les couleurs de M. Veil-Picard et étant, de ce fait, assez appuyée dans le marché.

Les honneurs de la course ont été pour les concurrents malheureux du Grand Prix, qui se sont adjugé les trois premières places.

MARTEAU II

C'est Marteau II, à M. L. Prate, qui a remporté la victoire en employant la même tactique que le dimanche précédent. On se rappelle que, ce jour-là, il avait pris la tête après le premier tour du parcours et mené jusqu'à la dernière haie. Cette fois, soit que les candidats dangereux fussent moins bons, soit que la distance, plus courte de 400 mètres, lui convînt mieux, il a pu conserver le commandement jusqu'au poteau d'arrivée, qu'il a passé avec trois longueurs d'avance sur Lord Loris, suivi lui-même à une longueur par Sansovino.

Il est juste de faire remarquer que Tripot II n'a pas pu donner sa mesure; il a été mis hors de course dès le début, par une faute irréparable. Le fait est d'autant plus regrettable qu'il représentait, avec Sansovino, la meilleure forme du Grand Prix.

C'est ainsi que la répartition de l'argent public, entre les propriétaires, semble devoir être moins exclusive que les autres années: les écuries Hennessy et Veil-Picard remporteront bien la plus grosse part ; mais il y en a d'autres qui tiendront honorablement leur place à côté d'elles.

Stuart.

Poignée de nouvelles.

— Le Comité de la Société d'Encouragement vient de procéder à la réélection du Président, le Prince Auguste d'Arenberg et des commissaires, le marquis de Ganay, le baron Gourgaud, le comte de Quincey et à l'élection du baron Auguste de Nexon, en remplacement du baron de Ravignan, décédé.

ESCRIME

L'assaut des Etudiants

L'assaut de Lyon.

J'ai eu l'occasion déjà de féliciter le maître Raymond pour le beau succès obtenu par son assaut annuel Le programme en était bien compris, quoique, à mon humble et *partial* avis, l'épée y joua un rôle un peu trop effacé !... Deux assauts à l'épée sur huit rencontres... C'est maigre !... Il est vrai que la qualité remplaçait avantageusement la quantité !... Nous eûmes une fameuse « démonstration des coups interdits » qui souleva dans la salle un délirant enthousiasme !... L'énergique et combatif prévot de la salle, Guérin eût, avec Daniel, les honneurs du « bis », et Daniel, souriant, redescendit dans la fosse aux lions... pardon... remonta sur les planches... Frelupt gêna terriblement l'athlétique, académique et sympathique Jean Lacroix... Il lui prit deux « belles »... Mais, notre champion tricolore avait eu soin de s'assurer auparavant, un avantage marqué... Tout le monde fut donc content... Au fleuret, Rémy, Duconseil, les Démelin, parurent les meilleurs... Decoq et Raymond nous tirèrent, comme bouquet, un feu d'artifice éblouissant de parades, de ripostes, de contre ripostes, de temps et de contre-temps...

Trombert mijote, à Lyon, des choses sensationnelles pour le 1er février : Lucien Gaudin, Nedo Nadi, Préjelan Besançon et Mlle Dufour tout simplement !...

Ce gala sera payant, paraît-il (ce qui est une heureuse innovation dont l'essai sera, je l'espère, concluant) et « on loue, m'écrit le brave Georges, à tour de bras ».

Là!! quand je vous le disais, que nous y arriverions aux grandes soirées d'escrime ?...

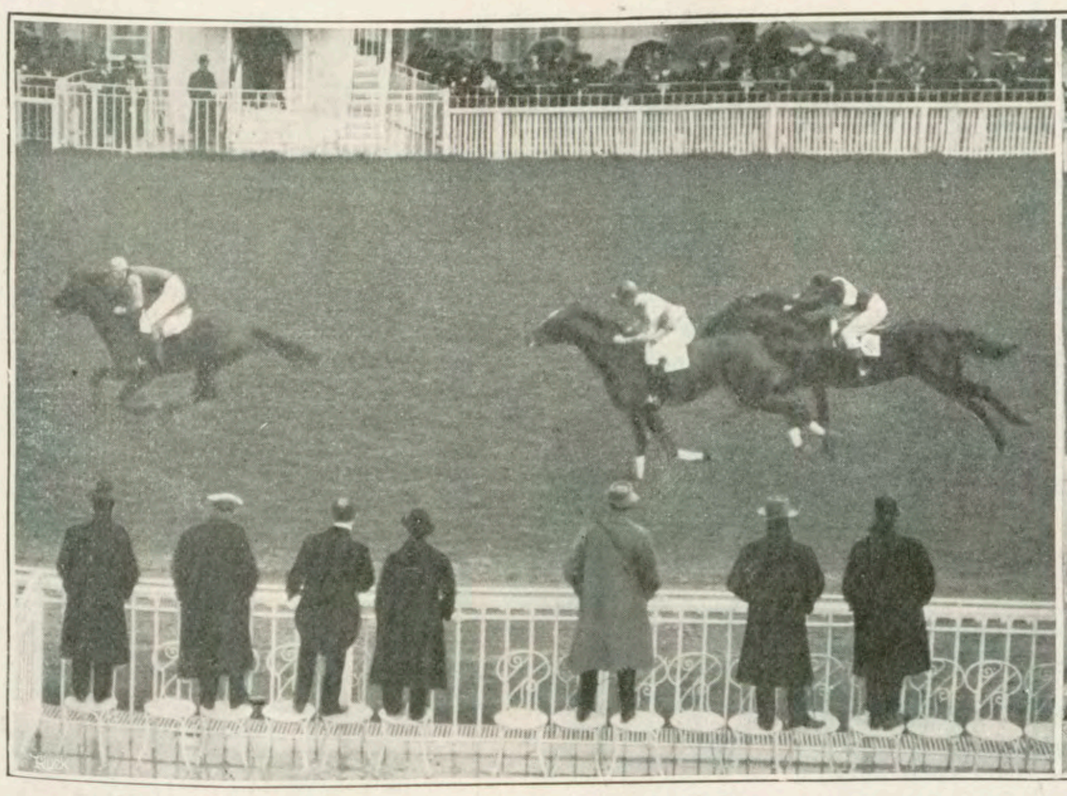
Joe Bridge.

Poignée de nouvelles.

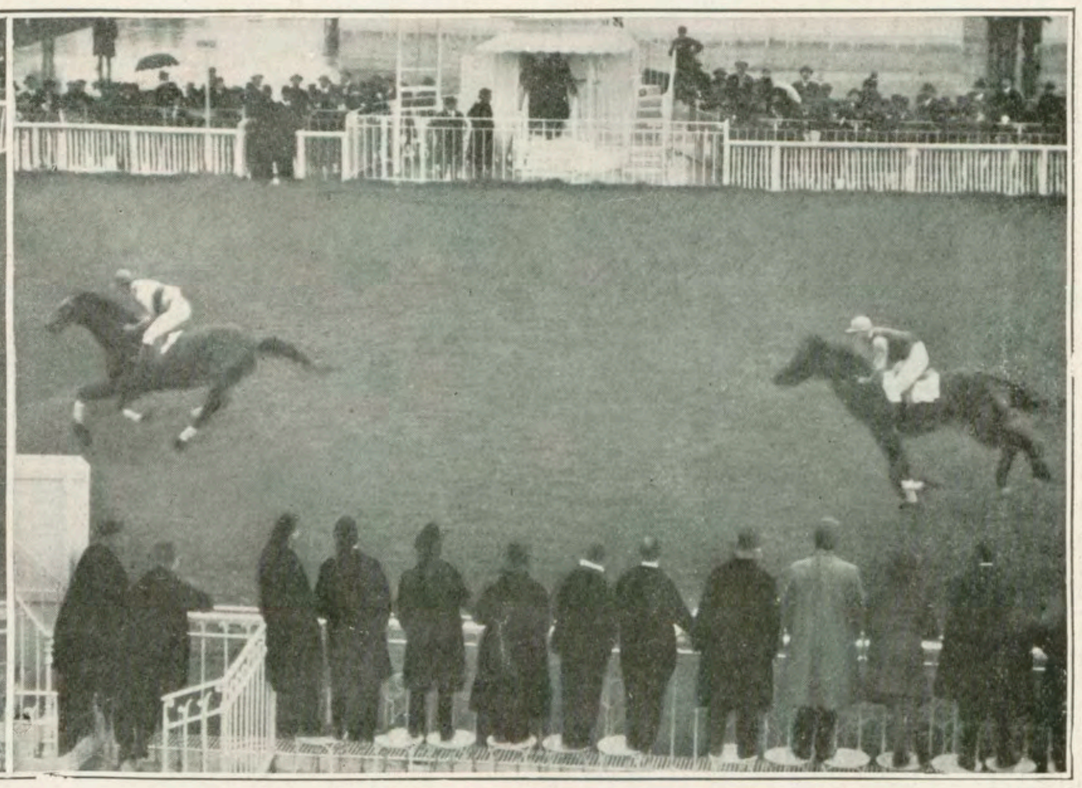
— La Grande Semaine de Paris se déroulera, cette année, aux Tuileries, sur la terrasse du jeu de Paume.

— L'assaut de retraite du maître Pini sera donné au Nouveau-Cirque, en avril ou mai. Lucien Mérignac, y viendra tirer.

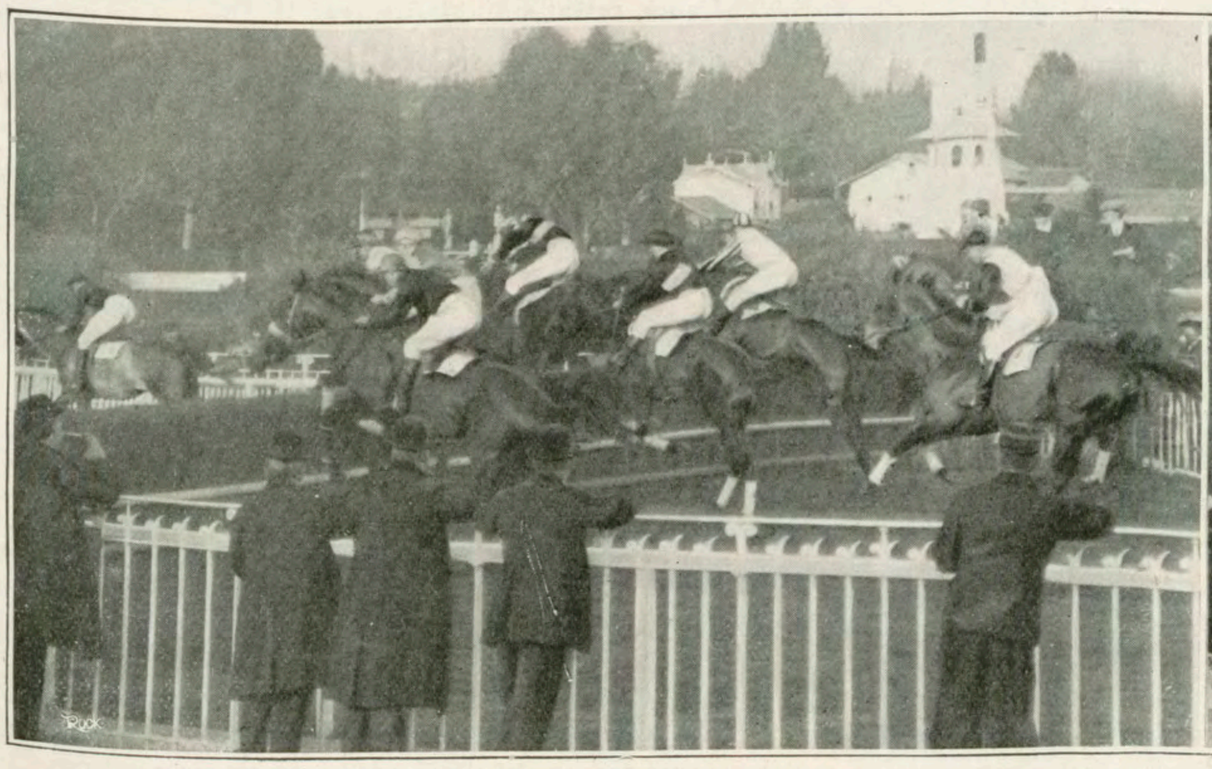
LES COURSES DE NICE



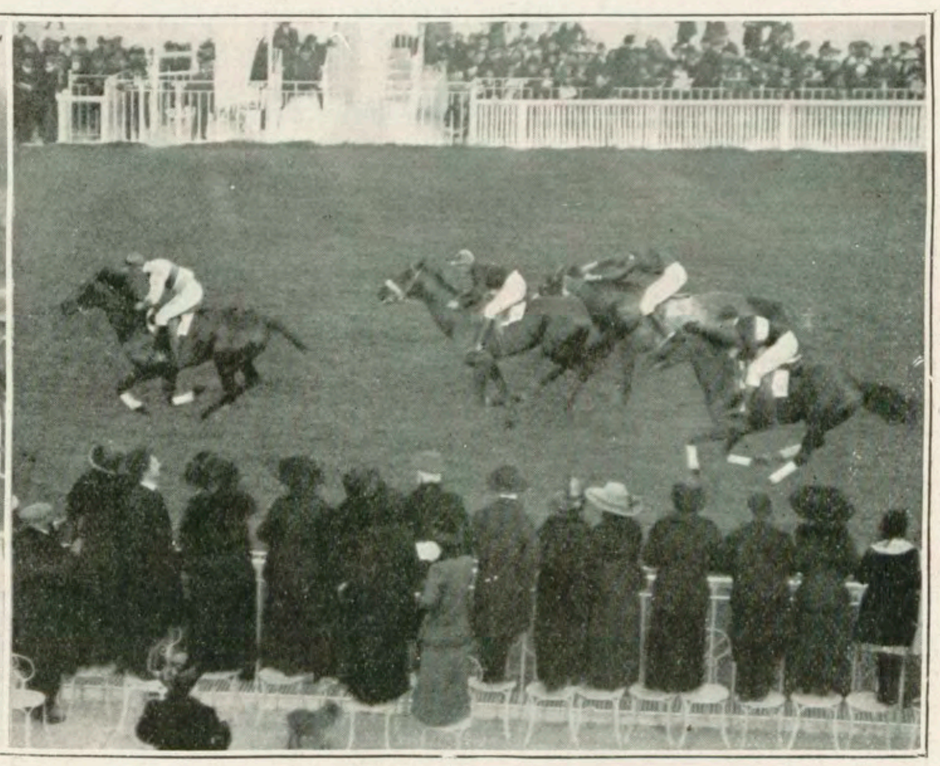
L'ARRIVÉE DU PRIX MASSÉNA (Steple, 3.400 m., 5.000 fr)
Memnon, bien que débutant sur les gros obstacles et rendant huit livres à son adversaire, battit aisément Upholsterer.



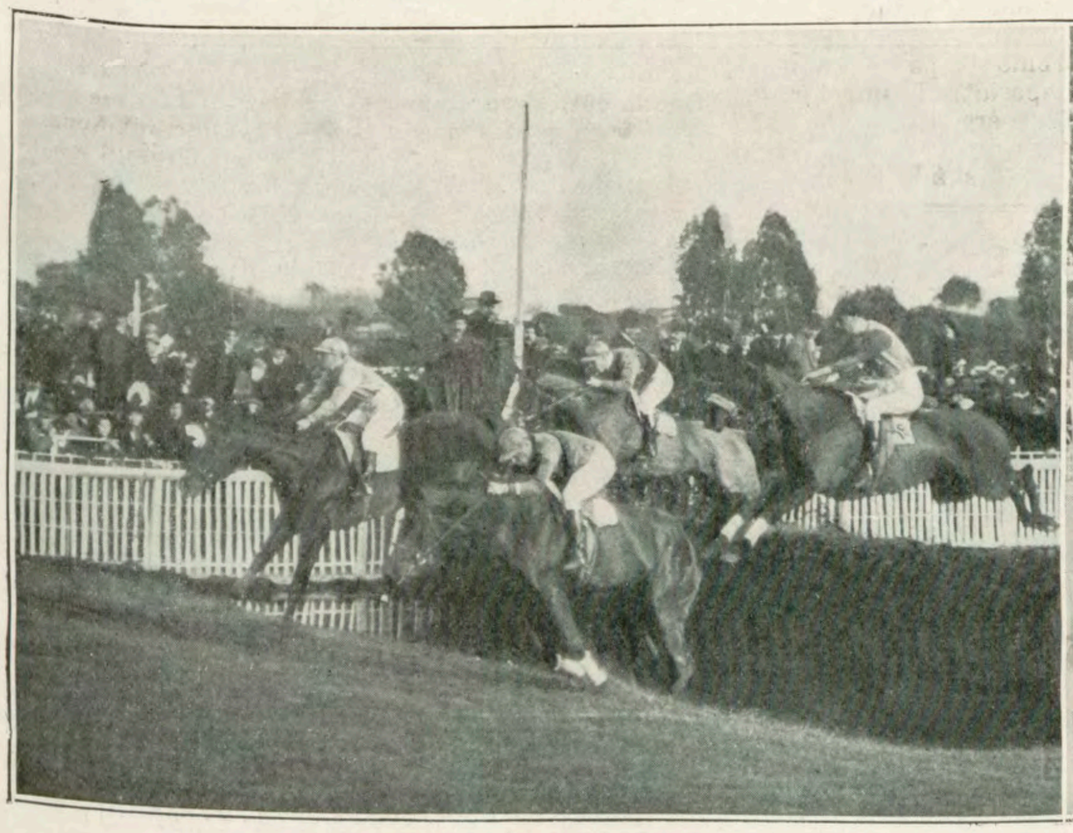
L'ARRIVÉE DU PRIX DES ROSES (haies. 2.800 m. 5.000 fr.)
Ben y Gloë et Clarisse Harlowe menaient devant Novelty. Ben y Gloë augmente son avance sur Clarisse Harlowe et la bat de 3 longueurs,



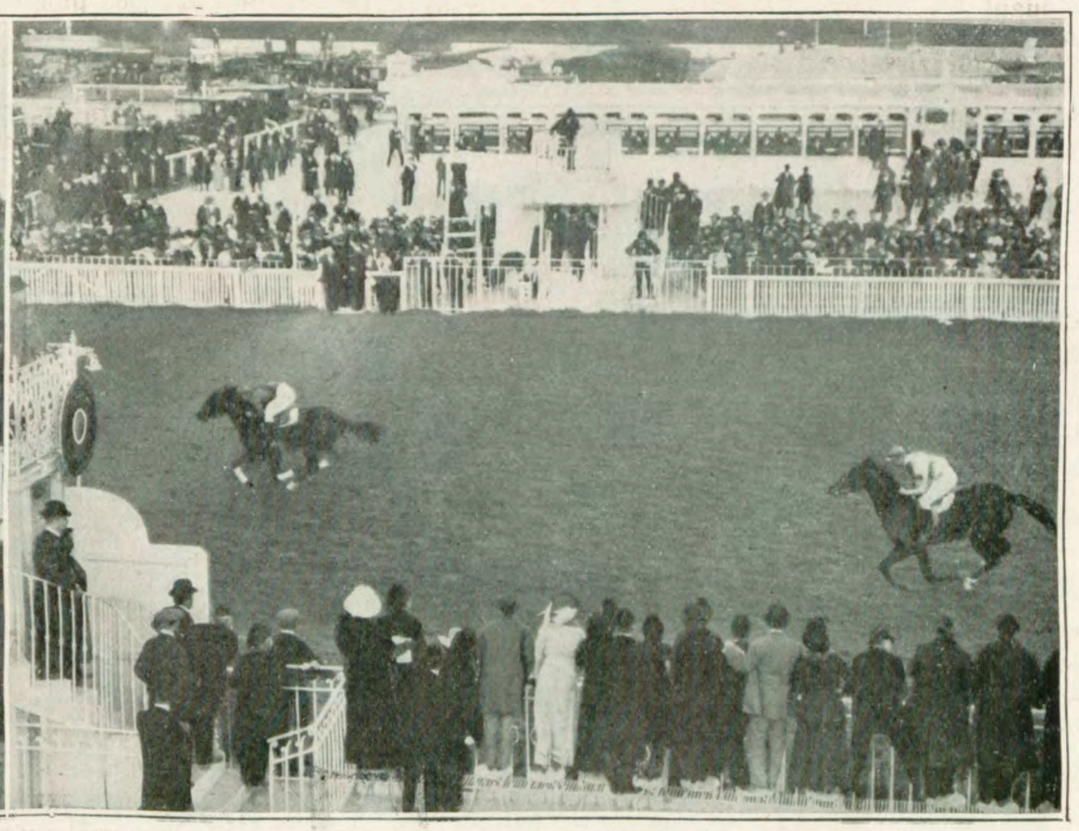
LE PRIX DU CASINO MUNICIPAL (haies, 3.500 m. 20.000 fr.)
Kildare II réglait l'allure pendant la plus grande partie du parcours. Manoir venait bientôt le talonner et se maintenait derrière lui jusqu'au dernier tournant.



L'ARRIVÉE DU PRIX DU CASINO (16 janvier)
A la haie finale, Urbanité prenait l'avantage et l'emportait de 3/4 de longueur sur Remue Ménage. Kildare II était 3e.



LE PRIX DU GRAND CERCLE DE NICE (Steeple, 4.000 m. 30.000 fr.)
Hopper s'élançait en tête au départ. Avant le premier saut du bull-finch, Marteau II prenait le commandement et ne le quittait plus.

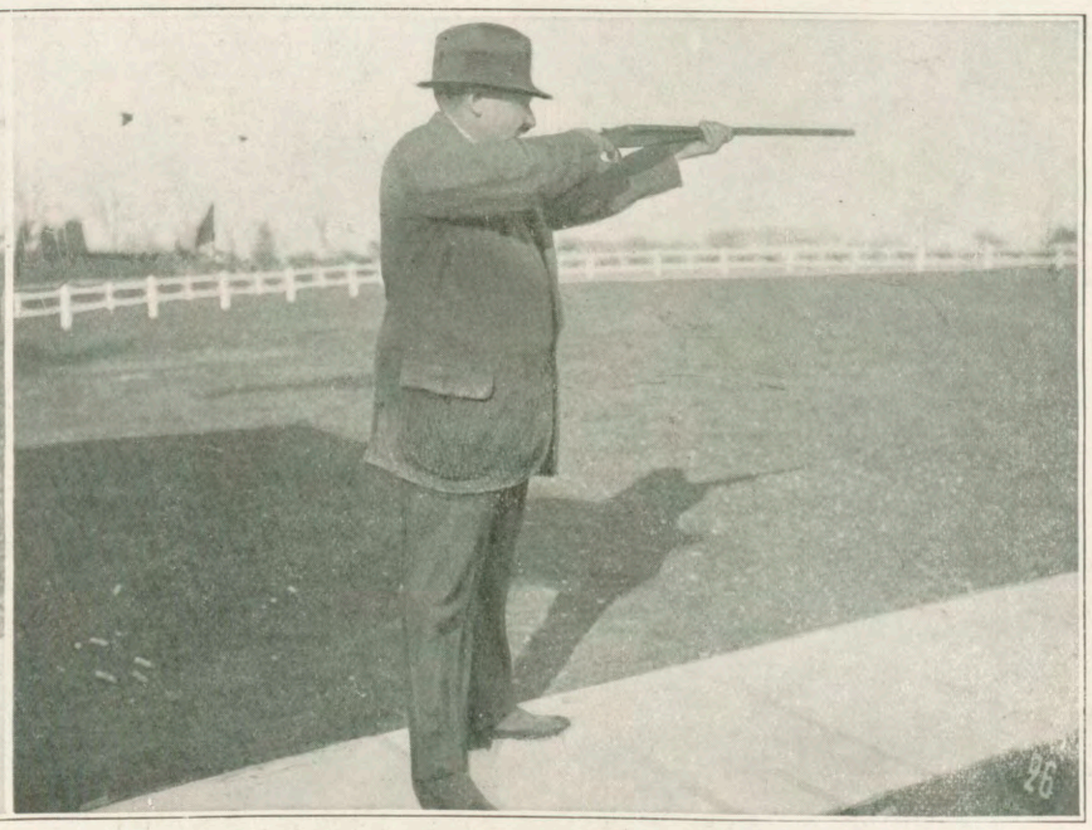


L'ARRIVÉE DU PRIX DU GRAND CERCLE (19 janvier)
Lord Loris se rapprochait dans la ligne droite avec Sansovino pour se placer respectivement 2e et 3e, à 3 et 4 longueurs de Marteau II.

LE GRAND PRIX DE TIR AUX PIGEONS DE PAU

LE VAINQUEUR M. E. LABICHE

Le Grand Prix de Tir aux Pigeons de Pau, doté de 25.000 francs de prix, fut gagné par M. E. Labiche, tuant 15/15.



M. MORIZE, DEUXIÈME

Le premier prix était de 13.000 francs, plus une médaille d'or. Le second prix de 4.000 francs, revint à M. Morize avec 16/18.

M. JOURNU, TROISIÈME

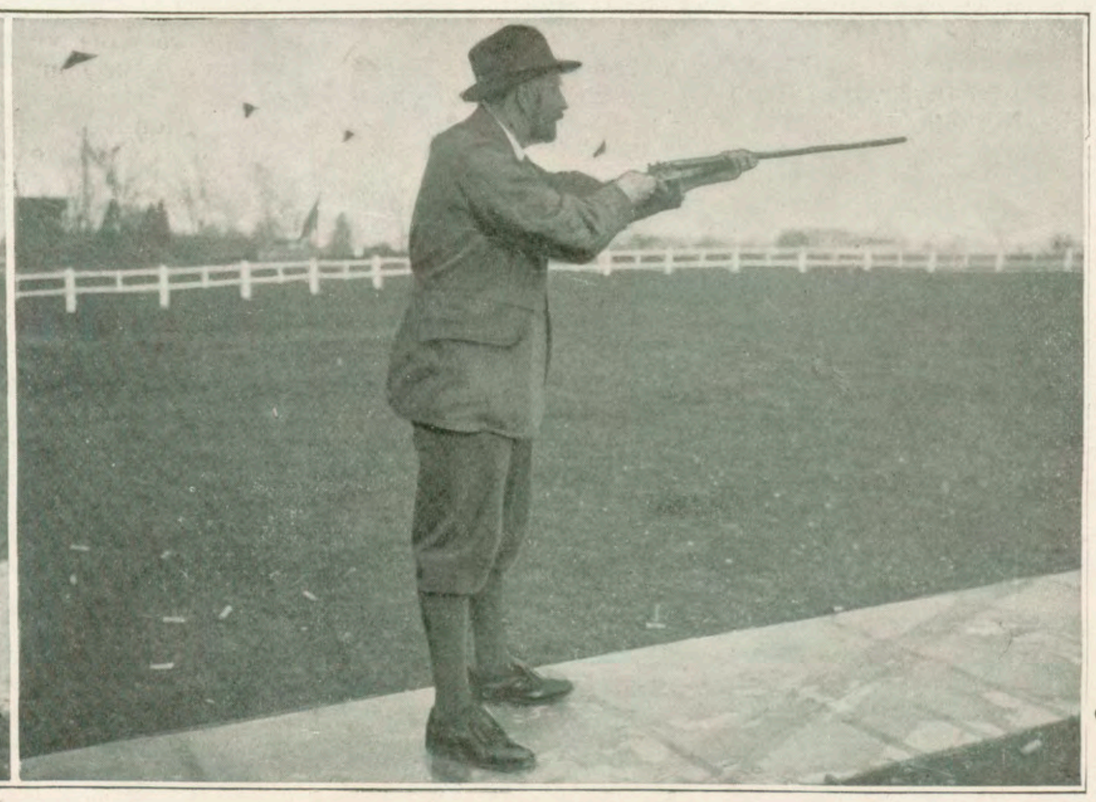
M. Journu, le fameux joueur français, s'attribua le troisième prix de 3.000 francs en tuant 15 pigeons sur 18.

M. MAZE-SENCIER, QUATRIÈME

Rarement, en France, d'aussi importantes allocations avaient été données dans une épreuve de tir aux pigeons.

COMTE JULES DE PASTRE

M. Maze-Sencier, 4e avec 13/16, gagnait 2.000 francs, précédant le comte J. de Pastré, 5e, pour un prix de 1.500 francs avec 15/18.



M. DE AMEZAGA

M. C. Amézaga gagna le 6e prix de 1.000 francs avec 14/18. Trente-deux concurrents prirent part à cette importante épreuve.

De la piste à la scène (1)

PAR **PAUL BOURRILLON**, ancien champion du monde cycliste

Dès ma jeunesse, je m'étais aperçu de la tendance qu'ont certains coureurs à vous enfermer pour annihiler votre pointe finale. Jamais plus, je ne me laissai prendre à cette ruse, après la course où Lambrechts m'obligea à passer sur l'herbe pour finir premier, quitte à me faire déclasser ensuite. De ce jour, on pouvait être assuré que lorsqu'il y avait un accrochage, je ne m'y trouvais pas. Tant que votre roue avant est libre, vous pouvez être tranquille. Tel était le principe qui présidait à ma tactique. Je ne collais jamais derrière un concurrent. L'un d'eux voulait-il passer, j'accélérais et je le faisais voyager.

Je terminerai ces considérations rapides sur ce qu'était mon travail en mettant fin à une légende qui circula longtemps sur moi. Certains prétendaient que je me faisais droguer. Or, j'étais trop malin pour me livrer à des manœuvres aussi puériles. Mais ce qui fit courir ce bruit était le procédé qu'employait mon manager, « Times » Johnson, un finaud s'il en fut.

Avant chacune de mes courses, « Times » Johnson s'approchait de moi et me tendait ostensiblement une petite fiole dont je buvais quelques gouttes. Je la lui rendais, il la mettait dans sa poche avec mille précautions et s'en allait ensuite en dansant une petite gigue ! Tous mes rivaux avaient la conviction que je venais d'absorber un stimulant, cherchaient ce qu'il pouvait être, allaient de pharmacie en pharmacie quérir un doping, en trouvaient naturellement, l'absorbaient et en éprouvaient plus de mal que de bien. Mais ils voulaient faire comme moi. Or, ce que je prenais, c'était simplement un peu de porto. Et ce que je faisais semblant de boire, n'avait pour but que de le faire prendre réellement aux autres, moins confiants que moi en leurs propres moyens.

Mais je m'aperçois que je me suis bien écarté de la maison de l'avenue de la Grande Armée. Après avoir prêché, peut-être ferais-je bien de vous conter quelques anecdotes plus ou moins amusantes.

CHAPITRE VIII

MES AVENTURES MONDAINES

Il est certain que les aventures qui se déroulèrent dans cet immeuble perdent de leur charme à être racontées et qu'elles vous sembleront parfois bien enfantines. Mais il faut se mettre à notre place. Les coureurs sérieux n'avaient pas un grand choix de distractions, tant était grand le souci de leur forme. Ils s'interdisaient toutes les sorties pouvant les faire veiller, les faire s'écarter de leur régime strict; aussi, devaient-ils se contenter des boute-en-train qui cherchaient à les amuser. Morin et moi avions également un passe-temps qui nous empêchait d'aller au café : tout au moins moi, car ce brave Morin, enthousiaste fervent de la manille, y passait souvent de longs instants, non pour boire, mais pour jouer. Et la partie se terminait parfois chez lui, dans sa chambre, voisine de la mienne, lorsque, l'entraînement lui donnant des loisirs, ses camarades et lui avaient été mis à la porte de « l'Espérance » pour cause de fermeture. Souvent donc, Morin s'installait au piano, tandis que je prenais mon violon ou ma mandoline, et longtemps nous jouions ensemble. Parfois, il m'accompagnait et je poussais une romance. Nous ne nous ennuyions pas, on le voit.

Mais, me levant à 8 heures du matin, quand j'étais au travail, à 9 h. 1/2 les rares jours où je me reposais, je me couchais toujours entre 10 heures et 10 h. 1/2.

D'ailleurs, voici comment j'employais mon temps lorsque j'étais au repos : lever 9 h. 1/2. Toilette, promenade au Bois, apéritif et manille jusqu'à midi. Déjeuner. Re-manille. Musique. Promenade. Dîner. Réception chez l'un des locataires du 77 de l'avenue de la Grande-Armée ou bien théâtre, ou même bal !! A minuit, coucher.

A l'entraînement, je modifiais quelque peu ce régime de parfait oisif : 8 heures, lever. Toilette. Entraînement. Déjeuner et manille. 3 heures : nouveau travail, plus complet, sur piste. Promenade. Dîner. Et à 10 heures. coucher. Tel était le seul secret de ma forme que je pouvais me vanter de garder quand j'avais pu la trouver. Régularité et méthode sont pour le coureur, comme pour tous ceux qui se livrent à un sport quelconque, les seuls moyens de devenir et de rester champions.

(1) Voir les numéros 743 et suivants.

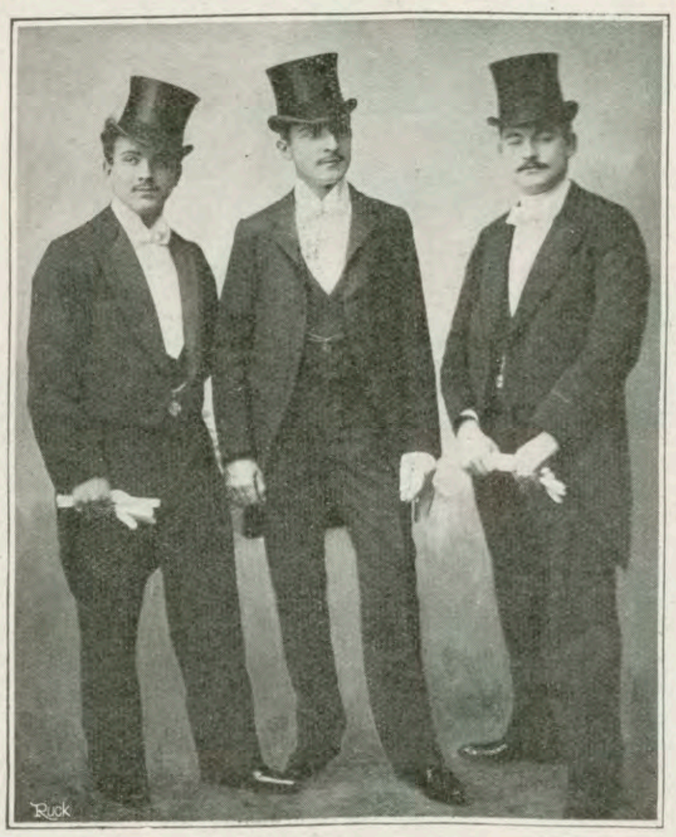
Avis aux amateurs ! On avouera que pour des êtres sérieux et qui savent comprendre, ce revers de la médaille n'est pas vraiment aussi atroce qu'on peut se l'imaginer.

Etant souvent au logis, que pouvions nous faire, sinon des plaisanteries ?

« Car que faire en un gîte, à moins que l'on ne *blague ?* » Aussi notre maison semblait-elle, parfois, être hantée. Avec un cynisme plaisant et qui ne manquait pas de charme, Tricot, le joyeux Tricot, nous faisait assister à ses ébats sentimentaux. Puis, c'étaient des courses folles à travers les corridors et les escaliers de la maison, chacun essayant de se venger vis-à-vis de ses camarades de la fumisterie dont il avait été victime la veille.

C'est ainsi qu'un jour, nous avions décidé de nous amuser aux dépens de notre ami Thibaudin qui était allé se promener avec son chapeau haut de forme. Car il faut vous dire que Morin, Thibaudin et moi, nous avions de rutilants chapeaux de soie. Ce couvre-chef me changeait de mon espèce de béret, qui me rappelait sans cesse mon pays, tout en s'obstinant à ne pas vouloir se parisianiser.

Comment Morin et moi avions-nous fait cette



UN CÉLÈBRE TRIO

De gauche à droite, Morin, Bourrillon et Thibaudin, étrennant leur premier chapeau haut de forme.

dépense ? Cet exploit remonte à 1895. Pour le Salon, M. Peugeot nous avait dit à tous deux :

— Vous êtes tous les deux très connus ! Vous constituez une réclame vivante, peut-on dire. Je compte donc sur vous pour venir le plus souvent dans mon stand, habillés en hommes du monde !

Hommes du monde ? Pourquoi pas ? Et nous avions décidé tous deux de montrer à M. Peugeot qu'il n'avait pas besoin de nous le répéter. C'est ainsi que chaque jour, nous trônions dans le stand en jaquette copurchic et en tube ! Les agents de la marque étaient très flattés de parler à des champions aussi distingués. Ils étaient convaincus que nous lancions la mode à Paris et étaient très fiers de nous inviter à dîner dans les restaurants les plus chics des Champs-Elysées. Vous pensez bien que nous ne nous le faisions pas dire deux fois et que nous trouvions cette idée du haut de forme tout à fait avantageuse.

Jaloux de notre gallée, ce bon Thibaudin avait voulu lui aussi s'offrir un chapeau semblable au nôtre. Un jour, ne nous arrive-t-il pas paré de cet objet de luxe qui semblait notre monopole ? C'était trop d'outrecuidance et, associés à Tricot, nous décidâmes de nous venger dignement et de façon définitive.

Et c'est ce que nous essayâmes de faire le premier soir où notre camarade était sorti avec son huit reflets pour se faire admirer de ses amis et connaissances.

Tous trois, sur le balcon, nous guettions sa venue avec l'œil exercé de Peaux-Rouges sur le sentier de la guerre. L'un regardait à droite, l'autre à gauche, le troisième contrôlait leurs observations. Soudain, Morin s'écrie :

— Le voilà !

Tricot et moi suivons son regard, constatons qu'il ne s'est pas trompé et, tout heureux de notre plaisanterie pleine de finesse, nous allons chercher un seau de toilette plein jusqu'au bord.

Riant déjà comme des fous, nous préparons notre projectile, tandis que notre brave Thibaudin s'approche d'un pas nonchalant et tranquille. Il traverse, franchit le trottoir, il est là sous notre nez et, hélas ! pour lui, sous notre seau que nous lui vidons sur la tête jusqu'à la dernière goutte !

« Floc ! ».

C'est le bruit de l'eau !

« Hou ! heu ! hou ! heu ! »

Ces exclamations inintelligibles et incompréhensibles étaient celles qui sortaient à grand peine du chapeau haut de forme qui, sous le poids de notre obus liquide, était entré jusqu'au menton de son possesseur. Celui-ci se débattait pour se débarrasser de son couvre-chef, mais en vain. Nous n'avions jamais tant ri. Enfin, il arrive presque à le sortir. Nous regardons avec plus d'intérêt encore, lorsque, ô horreur ! à ses gestes, à son allure, à sa taille, à sa carrure, nous nous apercevons tout à coup que notre victime n'a jamais été Thibaudin.

Immédiatement, notre plan est arrêté. Nous nous quittons tous les trois pour aller précipitamment nous étendre dans nos lits respectifs, dans l'attitude de gens qui dorment. Fort heureusement, car, délivré de cette cuirasse soyeuse autant que mouillée, le pauvre homme avait sonné à la porte, fait un scandale, appelé les agents, si bien qu'aussitôt notre concierge dut faire une ronde dans toutes les chambres pour découvrir le délinquant. Morin, Tricot et moi seuls ne fûmes pas soupçonnés. Nous jouions si bien à ceux qui reposent qu'il n'y avait pas moyen de douter.

Tel fut l'événement grâce auquel, à dater de ce jour, le chapeau de Thibaudin fut vénéré et respecté entre tous, par notre trio, car nous craignions qu'un nouvel attentat fut encore plus malheureux, quant à ses conséquences.

Un chapeau haut de forme n'est jamais qu'un chapeau, certes, mais il vous donne tout de suite des idées de luxe et de chic, contre lesquelles il est difficile de lutter. C'est ainsi, qu'après cet achat, Jacquelin me convainquit que pour être tout à fait select, il fallait que je danse. Tant que je ne saurais pas danser, selon lui, je ne serais pas un gandin impeccable.

Je crois que ces raisons étaient surtout motivées par ce fait que Jacquelin voulait apprendre lui-même la danse et que cela l'ennuyait de suivre des cours tout seul. Je me laissai tenter.

Allons, pour la danse !

Nous avions choisi un professeur qui donnait ses leçons avenue d'Antin. Il était très fier d'être le maître de deux garçons qui se servaient aussi bien de leurs jambes que nous et croyait que nous réussirions vite à lui faire honneur. Pauvre cher homme ! A la rigueur, moi, j'avais déjà l'oreille musicale, habituée à la cadence, et j'esquissais tant bien que mal les pas, en répétant tout bas ce que le professeur hurlait tout haut, en scandant les mesures d'une polka :

— Un ! deux ! trois ! un ! deux ! trois !

Mais ce pauvre Jacquelin ne pouvait pas s'y mettre du tout. Il s'obstinait à tout embrouiller et ce n'est qu'au bout de pénibles leçons qu'il parvint à croire qu'il savait danser. Moi, j'étais convaincu que j'étais un parfait danseur !

Le bal des Polytechniciens allait être organisé à l'hôtel Continental. Nous avions quelques amis qui nous avaient démandé d'y assister pour nous présenter. Nous irions et, foi de Jacquelin autant que de Bourrillon, nous danserions !

Nous voilà, tout fiers et tout heureux, au bal. Les personnes présentes nous font fête, nous parlent de nos succès de coureurs, nous félicitent. Mais peu nous importe ces compliments. Nous le savons bien, pardi, que nous courons vite, mais nous allons montrer, maintenant que nous sommes de brillants cavaliers. Et allez donc ! Nous nous faisons présenter à des jeunes filles, nous les invitons et aux sons entraînants d'un orchestre qui ne scande pas les mouvements, nous voilà partis. Oh ! quelle salade ! quelle horreur !

« Un, deux, trois !... oui, mademoiselle,... un, deux, trois !... les courses cyclistes sont très intéres-

santes,... un, deux, trois !... mais la danse offre tant de charme,... un, deux, trois... »

Au diable le professeur, au diable les « un, deux, trois », je bafouille, je cafouille, je m'embrouille, C'est tout juste si je ne tombe pas avec ma danseuse. Je la pousse sur tous les couples. Elle reçoit horions et coups de poings que je ne sais éviter. Je suis piteux. C'est le désarroi et, courageusement, je l'invite à venir au buffet, ajoutant sur un ton qui n'admet pas la réplique :

— Quand on sait danser, c'est à vous écœurer pour la vie de venir dans pareille cohue ! J'aime mieux m'abstenir !

Elle aussi, je crois, préférait cette détermination de ma part. Quant à mon Jacquelin, il avait perdu contact dès le commencement et avait abandonné presque aussitôt. J'aurais peut-être mieux fait d'imiter son exemple !

Tels furent mes débuts dans le monde. J'y allai, plusieurs fois par la suite. Je me souviens toujours d'une certaine soirée à Passy, à laquelle m'avait emmené encore Jacquelin, chez de braves bourgeois, très fiers de recevoir les étoiles de la piste, à cette époque où nous étions les rois du jour et où les bons faiseurs donnaient notre nom à leurs dernières créations. Car nous avons bénéficié, durant cet âge d'or du cyclisme, d'un engouement et d'un enthousiasme, que les champions d'aujourd'hui ne connaissent plus. Les lutteurs suivirent, puis les boxeurs ; aujourd'hui, ce sont les aviateurs.

J'avais le tort d'être très farouche et peu policé, ce qui me faisait faire, je dois l'avouer, de fréquentes gaffes dont je rappellerai les plus notables au cours de ce récit.

L'une des plus notables fut celle de cette fameuse soirée de Passy. Jacquelin avait promis à ses amis de m'amener dîner un soir où ils avaient une grande réception. J'avais accepté, mais à la seule condition que je m'en irais de bonne heure. J'étais en effet à l'entraînement et, pour rien au monde, je n'aurais voulu donner une entorse à mon emploi du temps. Il était entendu que je partirais lorsque je le désirerais et cette clause me suffit. J'allai dîner.

Malheureusement, je n'étais ni très citadin, ni très délicat dans mes mouvements à cette époque. Ne m'occupant que de mon travail et de ma forme, j'étais encore vraiment « province ». Jacquelin et moi partons ensemble. Nous arrivons et, dans le vestibule, je ne sais comment je m'y prends, mais je brise une vitre en retirant mon pardessus. Terrible malheur ! Confusion ! Je m'excuse du mieux que je peux et mes amphitryons m'assurent que ce n'est là qu'un petit malheur, Pour un peu, ils m'auraient ajouté que c'était un honneur pour la vitre d'avoir été cassée par un champion comme moi. C'est beau la renommée !

On se met à table ! Grand dîner. Je ne sais que dire à mes voisins et voisines, mais ils sont tellement aimables qu'ils me mettent vite à mon aise et tous les égards s'adressent exclusivement à Jacquelin et à moi, qui sommes les héros de la fête. Le repas se prolonge assez tard. Nous passons ensuite au salon où chacun fait valoir ses petits talents de société. Je suis mis à l'épreuve et je dois y aller de mes romances. Je commence à trouver qu'il est bien tard et que je devrais aller me coucher. Enfin, il est question de danser. Outre que, depuis le bal des Polytechniciens, ce genre de sport ne me plaît que modérément, je voudrais bien partir. Je vais présenter mes hommages à la maîtresse de maison :

— Excusez-moi, madame, mais il faut que je rentre !

— Non, M. Bourrillon, je ne saurais l'accepter. Je considérerais ce départ comme un affront.

— Mais, madame...

— Il n'y a pas de « Mais, madame », vous êtes mon invité et j'entends vous garder. Je serais navrée de vous voir partir...

— Jacquelin a dû vous dire que je n'étais venu qu'à la condition de m'en aller de bonne heure.

— Il n'est pas tard !

— Si, Madame, quand je suis à l'entraînement, je suis couché tous les soirs à dix heures et demie.

— Cette histoire ! Vous devez bien vous donner de temps en temps quelque congé et je vous demande de m'en faire bénéficier.

— Jamais je ne m'accorde de loisir, lorsque je prépare des courses, et je ne voudrais pas vous rendre responsable d'une défaite.

Et la conversation se poursuivait ainsi, un peu amère. Mais je tenais bon et je me rendais à la porte. Là, le mari arrive à la rescousse. C'en est trop ! De poli, je deviens un peu brutal. Mon interlocuteur manque de tact et finit par me dire, tout en se mettant en travers de la porte :

— Si j'avais su, je ne vous aurais pas invité. Je ne pensais pas que vous ne veniez que pour manger. C'est charmant ! Je ne féliciterai pas Jacquelin de ses amis. Et moi qui ne vous avais rien dit lorsque vous avez cassé mon carreau.

Mon sang ne fait qu'un tour. Outré de ce procédé, je prends délicatement mon hôte par les épaules, le soulève de terre et l'envoie à quelque pas de là pour me permettre de passer. Je m'évade alors comme un prisonnier, tandis que les anathèmes les plus violents m'assaillent encore lorsque j'arrive au rez-de-chaussée.

Furieux, le lendemain j'adresse une pièce de 20 francs à ces bourgeois, à l'hospitalité si peu écossaise, avec ma carte, sur laquelle j'écrivis ces mots ;

— En payement de votre dîner et de votre vitre.

Ils refusèrent mon obole, bien entendu, me la renvoyèrent et en firent ainsi bénéficier le commissionnaire auquel j'en fis cadeau.

Vraiment le monde ne me valait rien et je n'avais pas de chance, « quand j'étais de sortie », comme on dit dans la chanson, avec ce brave Jacquelin.

Mais on voit que je ne possédais pas outre

JACQUELIN

Le fameux sprinter était plus habile comme cycliste que comme danseur.

mesure les manières qu'il convenait, pour passer pour un parfait gentilhomme. Fort heureusement, je pris sur moi de me corriger par la suite de ces défauts moraux, comme je me corrigeais à l'entraînement des défauts que je m'étais reconnus en course.

Je passai même bien souvent pour un coquebin très infatué de sa personne, alors que la rudesse de mes mœurs provenait d'une extrême timidité et d'une crainte farouche des tentations qui perdirent tant de mes camarades.

Je me souviens toujours d'une certaine aventure où je tins le rôle de Joseph, avec une brusquerie qui était loin d'être charmante.

A l'entraînement, une jeune et jolie femme m'avait adressé de doux regards auxquels je n'avais pas répondu. Elle ne manquait pas une séance, s'approchait des balustrades quand je me mettais en piste, s'en écartait lorsque j'avais fini mon travail et attendait mon départ devant la sortie des coureurs. Ses œillades engageantes n'attiraient qu'une moue furieuse sur mes lèvres juvéniles. *Vade retro, Satanas,* me disais-je en moi-même et, vite, je sautais sur ma bicyclette pour m'éloigner de cette perfide enfant.

Un soir, je prenais l'air, assis sur une chaise en compagnie des concierges devant le 77 de l'avenue de la Grande-Armée. En béret, sans faux-col, chaussé de pantoufles, j'attendais l'heure d'aller me coucher et je m'entretenais des affaires politiques et de l'avenir de la France avec mes aimables portiers, lorsque passe un élégant coupé, attelé de deux chevaux. Je reconnais mon... admiratrice (à cette époque, le moindre coureur en avait de nombreuses et je n'étais pas plus fier pour ça !) Elle m'aperçoit, fait arrêter sa voiture et m'appelle. Je n'ose refuser devant mes cerbères, d'autant plus que j'étais assez fier de leur montrer que j'avais des relations. Je vais jusqu'à la portière. Elle me dit :

— il y a longtemps que je voulais vous parler, mais je n'osais pas, tant vous aviez l'air grognon. Voulez-vous me faire un plaisir ? Venez faire un tour au Bois avec moi.

— Mais, madame, je ne vous connais pas !

— Justement ce sera un moyen de faire connaissance !

Elle me tire par ma veste. Pour ne pas avoir l'air ridicule, je me laisse faire. Elle donne des ordres à son cocher et nous voilà partis : elle en somptueuse toilette, moi toujours en pantoufles.

Une fois la voiture en marche, le courage me revient. Je le prends de haut, parlant au nom de la morale et sortant les mots de rapt, d'enlèvement, que sais-je ? Elle rit ! Loin de me désarmer, ce rire m'agace. Je me mets en colère. Dans un brusque mouvement je brise une vitre. Je n'avais vraiment pas de chance avec le verre ! Et profitant d'un encombrement de voitures, j'ouvre la portière et saute à bas du coupé, m'enfuyant à toutes jambes, pas assez vite cependant pour ne pas entendre quelques mots plutôt désobligeants à mon égard.

Je rencontrai cette brave fille cinq ans plus tard. Elle était toujours jolie. Je lui fus présenté à nouveau. Nous nous rappelâmes cette mésaventure en riant. J'avais changé depuis cette époque. Etait-ce à mon avantage ! Je n'ose me prononcer.

J'adressai mes plus sincères excuses à cette charmante femme.

Je mettais du temps à m'excuser, jadis.

CHAPITRE IX

ENCORE LA SÉRIE NOIRE !

Mais reprenons le récit de ma carrière cycliste. Nous sommes en 1896, année où je vais devenir champion du monde. C'est dire que le champion régional est passé crack national.

J'effectuai ma rentrée, le 3 mai, au Vélodrome de la Seine où je me classais deux fois second, derrière Jacquelin d'abord, derrière Jaap Eden ensuite. Je n'étais pas encore complètement en forme.

Le dimanche suivant, je gagnais facilement trois épreuves à Mulhouse où je battais, notamment, Tony Reboul et le 14 mai, à Angers, sur une piste déplorable, je ne parvenais pas à me classer dans la première internationale, mais je m'attribuais la seconde sur Lamberjack et Max, ainsi que la course de tandems avec Morin.

Et je partais ensuite pour une grande tournée à l'étranger. Le 19 mai, je courais à Florence. Fatigué par le voyage, ignorant de la piste sur laquelle je n'avais jamais tourné, je finissais second derrière Pontecchi dans l'Internationale. Quoique m'étant habitué au vélodrome de Florence, je n'étais pas plus heureux dans le Grand Prix de cette ville, couru les 22, 24 et 25 mai, et je terminais troisième derrière Pontecchi et Gougoltz. Nouvel échec à Alexandrie, où Pasini se classait premier. Vraiment je n'avais pas de chance. Mais ces revers, au lieu de me décourager, me firent travailler davantage. Le 28 juin, à Strasbourg, après quelques jours de repos, je prenais enfin une première place, mais sans grand relief devant Reboul et Lanfranchi.

Aussitôt après, je rentrai à Paris pour m'entraîner en vue du Grand Prix que j'espérais bien gagner. Je dois avouer, d'ailleurs, que mon travail m'avait acquis une multitude de partisans qui devaient être bientôt déçus. Pourtant, mes essais avaient été très probants. Je travaillais quotidiennement derrière une quadruplette que je remontais sans difficulté à l'emballage, après avoir suivi tous les trains qu'elle avait bien voulu me mener. Cette énergie et cette conscience que j'avais développées dans ma préparation du Grand Prix, m'avaient permis de concevoir que je pouvais remporter la grande épreuve.

Dans ma série, je décollais tous mes rivaux à l'emballage et gagnais avec 25 mètres d'avance sur Dary et Farman. C'était de bon augure. Et j'arrivais ainsi plein de confiance pour la dernière journée. Mais je ne devais pas arriver jusqu'à la finale. Dans la demi-finale, j'étais opposé à Jaap Eden et à Durand. Celui-ci faisait piètre figure auprès de nous deux, entre qui, seuls, la partie se disputait. Ce fut l'une de mes fâcheuses embardées qui me fit perdre. Je zigzaguais sinistrement, au moment de l'effort suprême, et manquais d'entrer en contact avec Jaap Eden qui, finalement, me battait d'une demi-longueur. J'étais navré de cette défaite inattendue, mais je ne perdais pas courage et espérais bien prendre une prochaine revanche.

Le lendemain, je prenais part au Grand Prix du 14 juillet, au vélodrome de la Seine. Parmi mes adversaires, se trouvaient Jacquelin, Chinn, Murphy, Pontecchi, Kiser, Wheeler, Heimann, etc... Dans ma série, je battais facilement Wheeler et Domain et, le jour suivant, l'Allemand Heimann, dans ma demi-finale. J'étais opposé dans la finale à Jacquelin et à Chinn.

(A suivre.) PAUL BOURRILLON.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air.* — H.-L. MOTTI, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.